

Sommaire:

Fiches pour la plupart issues de MEMORYMATE.....	1
SEAT Toledo 2.0 16V	1
Entretien: divers	2
Liquide de refroidissement	3
Filtre à air Toledo	3
Bougies Toledo	3
Huile, vidange	4
Pneus	6
Jantes	6
Freins Toledo	11
Vidange réservoir de la Toledo (effectuée le 1/2/97)	12
Filtre à charbon actif (canister)	12
Sonde lambda Toledo	12
Climatisation Toledo	12
Essence, nettoyage de l'injection (injecteurs),...:	12
Filtre à essence Toledo	13
Filtre à pollen Toledo	13
Courroie de distribution	14
Réparation chauffage. Démontage combiné d'instruments, volant, airbag	14
Voyant d'airbag	14
Capteur de point mort haut	17
Pompe à essence:	17
Relais tachymétrique	17
Tests à effectuer:	17
Rotule de direction:	17
Bouton de verrouillage de porte / commande fermeture ouverture condamnation centralisée	17
Panne du 06/07/2010 : plus d'allumage (bobine grillée)	19
Test de la bobine	19
Panne du 15/07/2010: direction défectueuse	20
Panne du 16/07/2010: à nouveau allumage intermittent	20
20/07/2010 : problème de démarrage lié au Neiman	20
Changement du commutateur d'allumage/démarrage situé sous le Neiman	21
Coupures d'allumage depuis le ski à Risoul (02/2013)	22
Transmetteur à effet Hall	24
Allumeur et doigt d'allumeur	24
Capteur (transmetteur) de régime moteur et de PMH (G28)	26
Gaine fendue pour protection thermique	30
Démarrreur	30
Fuite d'huile avril 2015	31
Liens intéressants pour les diagnostics	34
Adresses:	36
Logiciels de diagnostic et raccordement	36
Historique des révisions pour les problèmes de la première année:	37
DIGIFANT / ECU	40
Moteur ABF / Digifant (manuel de réparation VW)	42
Test des sondes de température:	43
Centrale électronique	45
Bosch Car Service	46
Thermocontact définissant le mélange air chaud / air froid à l'intérieur du filtre à air (Haynes, p.4B3)	47
Divers	47
Mail: cold chart	48
Lettres et correspondance:	49
Concessionnaires SEAT dans les Bouches du Rhône:	66
Serveur minitel 3615 SEAT	69

Fiches pour la plupart issues de MEMORYMATE

SEAT Toledo 2.0 16V

Mr CARLU Benoit: inspecteur VW qui suit le dossier (depuis Paris?)

MVA St Victoret: 04.42.15.98.00, fax 04.42.15.94.75
Mr Orré Georges: 04.42.15.98.10
Atelier: 04.42.15.98.17
Philippe Rodriguez: 04.42.15.98.17

Seat Mikec, 224 bd Danielle Casanova, 13014: Tél 04.91.58.31.08, Fax 04 9158 34 55
SIRET 388 395 063
En 2010, le responsable "pièces de rechange" est Ludovic JULIEN, 04 91 58 31 08
SEAT - SODIA, 150 Av du Prado. Mme Baldino: 91.13.40.90; magasin: 91.13.40.91
Seat de Carmont, 160 av Jean Lombard, 13011, 91.44.92.45
Point 111 (Installateur alarme); 111 rue Liandier, 91.25.81.96 ou 91.80.58.30

SEAT Service relation clientèle, BP 270, 77442 Marne la Vallée Cedex 2,
tel 01.64.62.67.81
SEAT (Siège, Aisne 02): 03.23.73.80.80
Service homologation: 23.73.54.04 ou 23.73.58.24 (ne veulent pas donner les
poids, demander aux Mines...)

N° chassis: VSSZZZ1LZTR015955

N° sur boîte de vitesses: CDA 06 065 37 0451

Nota: ABF désigne le 2litres 16V de Volkswagen, monté également sur
Golf III GTI 16V depuis 3/93 (7/93 selon Haynes)

Etiquette sur moteur près du bouchon de remplissage d'huile:

Numero motor ABF 0023901 24/11/95 11:20

Gravé sur le moteur près détecteurs de cliquetis: ABF 023901

D'après le rapport donné par l'ordinateur de contrôle de SEAT (visite du
20/01/97), j'ai un Digifant 3.2

Couleur: S7N-JZ (gris artic métal)

Date de fabrication: 24/11/95

Date de livraison: 25/1/96

Date de 1ère mise en circulation portée sur la carte grise: 11/01/96

Numéros sur l'étiquette accrochée au jeu de clefs:

008VWZ3Z0S2491804S

11 07315

code (masqué par étiquette) pour la centrale d'allumage: 1762

La clef de rechange avec antidémarrage + télécommande coûte 674.28HT (9/96)

Autoradio (fabriqué par Grundig):

Model type: SEAT 3905 RDS

Serial N°: SEZ1Z1S1627609

Code N°: 1884

Vérins de coffre: entre axe d'origine (entre rotules): 51.5cm

Voir auto.doc

3615 ARGUS, La cote des voitures particulières:

Marque : SEAT

Année : 96

Famille: Toledo

Modèle : **2.0 16V**

9 cv Essence

Type mines 1LABF2

Cours moyen TTC au 19/12/96: 94.500 F

Cours moyen TTC au 04/02/99: 60.000 F

+ climatisation manuelle: 62.000 F

+ date et kilométrage 33000km: 65.842F

3617 COTE: SEAT Toledo 2.0 16S, année 1996

Cours de base au 4/2/99: 71.000F (pour 17000km annuels moyens)

+ 2.900F pour 33000km parcourus

+ 400F pour mise en circulation 1/96

Type des mines porté sur la carte grise: 1L2E2: c'est celui de la 2000 GLX/GT
(cf. Revue Technique, p.5)

Boitier d'airbag remplacé en 12/00 suite à l'inondation: voir références sur
la photocopie dans le dossier papier "entretien Toledo", et aussi photos Nikon
du nouveau boitier.

Entretien: divers

Batterie Toledo: voir auto.xls

Réinitialisation de l'ordinateur de bord de la Toledo après entretien: Haynes, p.1A.7

Périodicités d'entretien: Haynes, p.1A.3

Toledo et amiante:

Auto Plus 693 du 18/12/01, p.8:

Communiqué du groupe VW:

- les modèles VW et Audi sont dépourvus d'amiante depuis les modèles 1988
- les modèles Seat et Skoda sont dépourvus d'amiante depuis les modèles 1989

Liquide de refroidissement

Liquide de refroidissement VW pour Toledo :

Acheté le 14/4/98 chez MVA Vitrolles, ref. G11, 58F89 pour 1.5 litre, à diluer avec une quantité équivalente d'eau (distillée de préférence).

Lu sur la bouteille du G12Plus:

- miscible et compatible avec les G11 et G12
- prévu pour ne pas être vidangé (pour la vie de la voiture)

Il existe maintenant du G12++ (ou G12 Plus Plus, ou Glysantin® Dynamic Protect/G 40), qui équipe d'origine tous les véhicules récents du groupe VAG.

<http://www.ecwerks.com/fluids-and-lubricants/coolant/coolant-vw-audi-g12-plus-plus-1-5l-bottle.html>

<http://www.vag-technique.fr/index.php?topic=10870.0>

<http://www.prdomain.com/companies/B/BASF/newsreleases/200891361969.htm>

J'ai acheté un bidon de 1.5 litre de G12++ chez Mikec le 20/07/10: 12.92 €

Filtre à air Toledo

D'origine: SEAT 1L0 129 620

Acheté le 15/4/98 chez Mikec: 119F09 HT = 143F62 ttc

Marqué sur le filtre: SEAT 1L0 129 620

MANN FZ3 SPAIN 445 136 54 116 V 10

Dimensions hors tout (avec joint): 27.5 x 18.5 x 5.8

Pour démontage: démonter clignotant, cache du phare, anneau caoutchouc avant.

Pour démontage total: idem, + débrancher tous les tuyaux et le 2ème anneau caoutchouc (s'aider de la c.a.p. recourbée réalisée spécialement).

Pour démontage efficace et rapide: démonter clignotant, cache du phare, les 2 anneaux caoutchouc (s'aider de la c.a.p. recourbée réalisée spécialement), débrancher le tuyau sans collier et celui de la dépression. Le clip situé contre la carrosserie s'enlève facilement en y accédant par le clignotant. Se faire aider par une autre personne qui soulève la partie supérieure du filtre pendant qu'on retire la cartouche filtrante.

10/8/96, 6578km: aspiré, soufflé, marqué d'1 point noir au milieu des deux grands côtés du joint

13/4/97, 12925km: démontage total, aspiré, soufflé. Les 2 points noirs sont toujours présents; 1 bord du joint a été déchiré, probablement par VW MVA.

1/5/98, 26626km: remplacement. Nouveau filtre marqué d'un chiffre 2 au milieu des deux grands côtés du joint

23/8/05, 81641km:

Acheté chez Mikec (19.66 EUR) un filtre Ref. 1L0 129 620 C, marqué

SEAT 1L0 129 620 C

MANN FILTER FZ3 SPAIN 445 136 54 136 4K

Ce n'est pas exactement le filtre d'origine (il a une couche filtrante supplémentaire)

Acheté et posé un filtre Carrefour N°61, 7.70 EUR), identique à celui d'origine.

Bougies Toledo

Inscriptions sur les bougies d'origine:

Champion VW Audi (4 ronds)
sur bague: C6VPYC\R0\101000045AA\GB
sur écrou: 5F

Couple de serrage des bougies: 2 kg.m (2.5 selon Haynes, p.1A.2)

D'après Mikec, les bougies sont des Champion C6VPYC.

D'après VW Sodra Ste Marthe, les bougies d'origine sont des Bosch; ils les vendent 115ht pièce. Ils ont aussi des Champion à 47ht pièce.

D'après catalogue Champion (chez Farsy ou Maxauto), pour Toledo 2.0 16V et Golf 2.0 16V, moteur ABF 110kW, les bougies conseillées sont les C6BYC, 3 électrodes, écartement 0.8mm (j'en ai acheté un jeu pour 94Fttc).

Marquage:

sur bague: C6BYC R0

sur écrou: 5J

D'après la Revue Technique Golf (p.106), bougies adéquates:

Bosch: F5 DP0 R, écartement 0.6 à 0.7

NGK: BK 7 ECU, écartement 0.8 maxi (Haynes, p.1A.2), écartement non précisé sur catalogue NGK consulté chez Norauto.

Disponibles sur commande chez Norauto

Champion: pas de bougies conseillées

D'après Mr Orré, VW a diffusé une note préconisant pour les moteurs ABF des bougies "Platinum" spécifiques VW

Catalogue NGK 97/98: bougies préconisées pour moteur ABF (Toledo 2.0i 16v, Golf, Vento): BKUR6ET-10, 3 électrodes, écartement 1mm
159F19 ttc chez MVA en 6/98

NGK Spark Plug France S.A. (5/99): 122 av du Gal Leclerc, 92514 Boulogne Billancourt Cedex. Tel 01.55.60.27.00, fax 01.41.10.80.66, service technique 01.55.60.27.05

Catalogue Valeo 96/97: bougies préconisées pour moteur ABF (Vento 2.0i GTi 16V): F72H3E, écartement 0.8mm

Chez Bosch Service (Vitrolles), Bosch Platin F5 DP0 R, ref. 0241 245 641, environ 20% moins cher que chez VW. Acheté 4 bougies pour 459F24 le 26/6/98.

Bougies montées par Mr Orré le 26/5/97, à 14560km:

BK7EQU, 2 électrodes, ref VW: 101 000 035 AE, 177.47ttc les 4

marquage sur les bougies:

sur céramique: VW Audi NGK

sur bague: 101000035AE R0 BK7EQU JAPAN

Le 1/5/98, à 26626km, les électrodes étaient énormément espacées: 1.7mm!!

Bougies Montées par MVA le 15/6/98: NGK BKUR6ET-10 à 3 électrodes. A cette date, je pensais qu'elles n'étaient pas les bonnes et je les ai faites reprendre. Mais il s'est avéré que ce sont celles indiquées au catalogue NGK 97/98, cf plus haut.

Huile, vidange

1/2/97, après changement du filtre par SEAT au cours de la révision des 10000km: le filtre à huile monté par Mikec porte la référence: VW Audi 056115561G, longueur 12cm, diamètre 73mm (pas le bon)

27201km: le filtre facturé par VW MVA Vitrolles est un Z034115561A. Le filtre posé est marqué Audi 034 115 561A KH1 OC154, made in Austria

36660km: posé moi même un filtre ref 034 115 561 A, marqué Audi KH1 OC154

49003km: MVA a posé un filtre marqué (voir plus bas dans cette fiche):

VW Audi 06A 115 561B, qui n'est apparemment pas le bon

66884km: j'ai posé un filtre Técafilters / Norauto 83 / OC154

81641km: j'ai posé un filtre Purflux N°23, LS702, 8.41€ à Carrefour

105591km : j'ai posé un filtre VAG 06A115561B

119642km : j'ai posé un filtre Purflux LS702

Equivalences de filtres sur le site de Purflux (08/2010):

http://www.sogefifilterdivision.com/catalogues/FO/scripts/cat_rech_correspondance.php?zone=FR&catalogue=PFX&lang=G
B

VAG	Purflux
034115561A	LS324
035115561	LS702
056115561G	LS702
06A115561B	LS324

Norauto (4/98) préconise pour la Toledo 2.0 16V le filtre à huile Knecht Mahle TécaFiltres OC154 (made in Austria), ref.Norauto n°83, 72F30, long.120mm, diam.78mm

Filtre à huile acheté le 26/6/98 chez VW MVA Vitrolles: ref 034 115 561 A, marqué Audi KH1 OC154, 72F23 ttc, long.120mm, diam.78mm

Filtre à huile monté par MVA à 49003km, marqué:

VW Audi

MHO Germany

06A 115 561 B

30000 km / 2 ans

Le filtre à huile est accessible par le dessous du moteur, après dépose du cache de protection en plastique situé sous le moteur (douille diamètre 10mm, 3 vis devant, 4 vis derrière, 2 écrous de chaque côté). Si le filtre n'est pas trop serré, il se dépose facilement avec la pince à filtre métallique à 3 branches autoserrantes et la clef à cliquet de la boîte métallique rouge (ou mieux, celle du jeu de clefs à bougies, car elle est articulée). S'il est très serré, utiliser une clef à filtre à huile pour le débloquer.

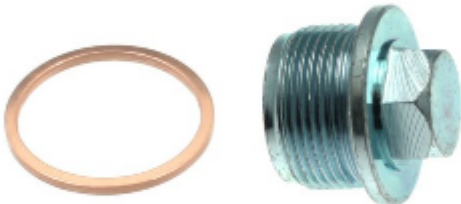


La dépose du cache donne aussi accès au boulon de vidange du carter: tête hexagonale, pas d'outil particulier pour la vidange: clef plate ou molette de 17; la clef à pipe que j'ai utilisée a légèrement abîmé la tête. L'idéal est d'utiliser la clef dynamométrique à la fois pour desserrer (très long manche) et pour serrer au couple préconisé 3kg.m (Haynes, p.1A.2).

Le bouchon de vidange est la référence 059103193

Joint en cuivre plein 27x31.5mm, épaisseur 1.7mm (ref.VW: N 043 854 1).

<http://www.europaparts.com/audi-oil-drain-plug-copper-seal-washer-26-mm-059103193-oe-aftermarket.html>



Audi Oil Drain Plug with Copper Seal Washer 26x1.5 mm
OE Aftermarket
 OE Part #: 059103193
[Email to a Friend](#)
[Be the first to review this product](#)
[Sign up for price alert](#)

Availability: **In Stock**

\$6.95

Buy 5 for \$6.79 each and save 3%
 Buy 10 for \$6.49 each and save 7%

Qty: **ADD TO CART**

Check out with **PayPal**

europaparts

 Filtre huile Purflux n°23 = LS702, sur lequel est indiqué pour Toledo 2.0 16V, 8.41 EUR à Carrefour (8/05). Cf. photos de 08/05

D'après Mr Orré, les huiles synthétiques 5W50 du commerce conviennent parfaitement, sauf pour la compétition (température d'huile > 140°C)
 Huile préconisée selon Revue Technique Golf, p.102: 10W40 ou 15W50, API SF ou SG

Haynes, p.0.17: norme VW 500 00: SAE 5W30 à 10W40

VW 501 01: SAE 5W50 à 20W50

Pour les caractéristiques de quelques huiles, voir HUILES.XLS

Vidange par aspiration à partir de la jauge de la Toledo: ne pas trop enfoncer le tuyau, car il se coince. Si c'est le cas, le retirer en le faisant tourner sur lui-même.

Pneus

Pneus: Michelin Pilot HX MXV3A 195/50 R 15 82V, Treadwear 240, Traction A, Temperature A. Le site Michelin les donne pour pneus d'origine. Il propose en pneus de remplacement les Pilot SX GT.

697F posés équilibrés chez Vulcopneu Plus en mars 96

651F posés équilibrés chez Vulcopneu Plus en juillet 98

530F (sans pose ni équilibrage) chez Feu Vert en 5/99

670F posés équilibrés chez Vulcopneu en décembre 99

D'après guide Michelin de Papa: 3 gammes de Pilot: CX=confort, HX=harmonie, SX=sport

Moniteur Automobile 1208, 30/3/00, p.118: les MXV3A sont remplacés en 1ère monte par le Pilot Primacy. En pneu de remplacement, le Pilot Exalto semble être une amélioration du Pilot SX GT.

Informations confirmées par dépliant Michelin récupéré chez MVA en 12/00

Michelin Pilot Primacy 195/50x15 82V, Treadwear 240, Traction AA, Temperature A 1015F la paire livrée par Eyraud (internet), 01/2001

Montage et équilibrage de la paire (Shell près fac): 136F

Tel de la station Shell en 4/06: 04.91.98.02.06

1170F la paire posée équilibrée Vulcopneu (01/01)

1190F la paire posée équilibrée Ayme 80Bd Barry (01/01)

75.78E pièce chez www.massa-autopneu.com (11/03, pub boîtes aux lettres)

11.30 E / pneu: montage + équilibrage + valve chez Norauto en 4/06

Jantes

Sites de réparation de jantes alu:

<http://reparationjante.e-monsite.com/>

<http://r5turbo.com/reparation-jantes-aluminium-auto-moto-vente-pneus-neuf-toutes-taille>

AUTO BODY SHOP DIFFUSION

50 RUE ROQUEBRUNE - 13004 MARSEILLE

Horaires d'ouverture :

du lundi au vendredi de 08h00-12h00 et de 14h00-18h45

Tél : 04 91 85 07 30 OU 06 24 30 48 78

Email : autobodyshopdiffusion@gmail.com

Site internet : autobodyshop.fr

http://www.mikadoracing.com/annonces/detail_annonces.php?id_annonce=1692441

Garage Auto Body Shop a Marseille, 04 91 85 07 30,

Contact abruzzo tel:0624304878

Region 13 Bouches du Rhône

Prix 40

Date 2012-05-06 22:44:28

http://www.sometrem.com/fr/travaux-de-soudure-soudures-aluminium/reparation-jante_45

SOMETREM

127 bd Daniele Casanova - 13014 MARSEILLE (France)

Tél : 09 81 60 13 81 - Portable : 06 09 07 50 97

Jantes esquinées en 02/2014 dans un nid de poule

L'avant gauche est très tordue (côtés intérieur et extérieur)

L'arrière gauche est un poil cabossée côté intérieur

Mes jantes d'origine sont de marque RONAL (c'est marqué côté intérieur)

Lu sur la jante, côté extérieur (voir photos):

6Jx15H2 ET43 SEAT 1L0601025H

6J largeur 6"

15 diamètre 15"

H2 profil "double hump" (voir dessin plus bas)

ET43 déport en mm (voir dessin plus bas)

5/100 5 boulons sur une couronne de 100mm de diamètre

1L0601025H référence de la jante

Il faut également vérifier que le trou central est au bon diamètre (57.1mm semble-t-il)

Il y en a un jeu disponible sur ebay en Allemagne, vendeur autoteile-thomas-blitzversand

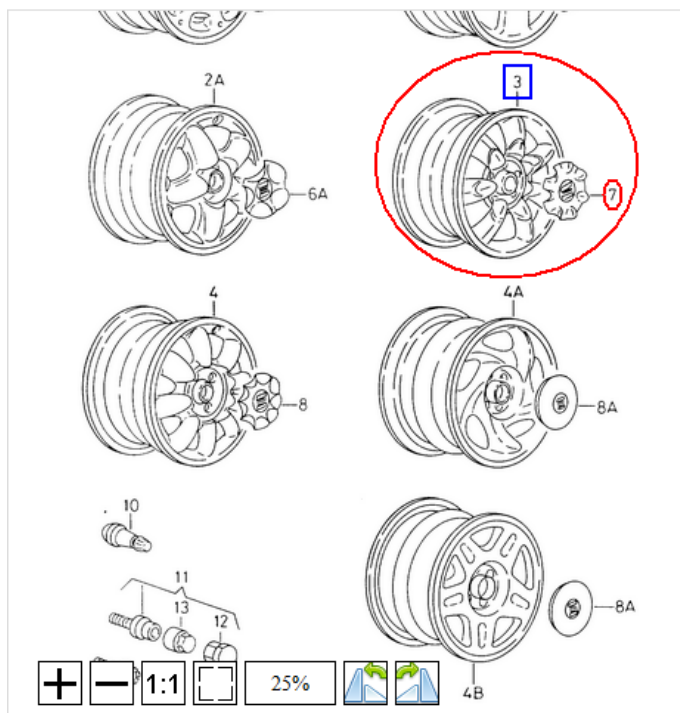
<http://stores.ebay.com/autoteilethomasblitzversand/>

<http://cgi.ebay.com/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=181312641365>

On trouve la référence sur

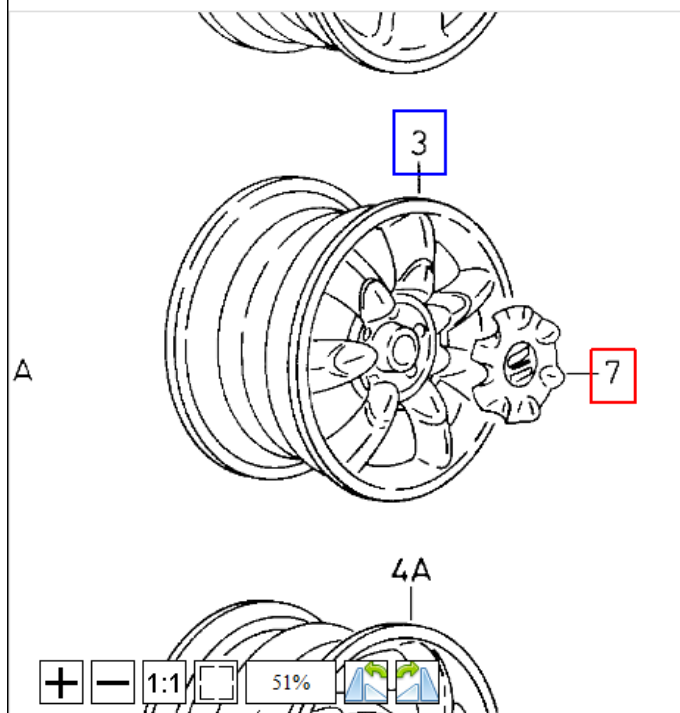
<http://www.partsbase.org/seat/toledo-to-eu-1995-60150-aluminium-rim-hub-cap/#p-sea-1l0601025h>

g+1 0 Tweet 0 Like 0



#	Number	Description	Qty.
		. aluminium rim; hub cap	
1	1L0601025	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX14H2 ET38; 4/100	4
2	1L0601025A	aluminium rim. aluminium rim; no longer available; 6 JX15H2 ET38; 4/100; GT	
2A	1L0601025K	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX15H2 ET38; 4/100; GT,SPORT	
3	1L0601025H	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX15H2 ET43; 5/100; GT	4
4	1L0601025F	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX14H2 ET38; 4/100	4
5	1L0601149B	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX14"	4
6	1L0601149A	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX15"; GT	
6A	1L0601149G	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX15"; GT,SPORT	
7	1L0601149E	hub cap. hub cap; for rim;; 5/100; GT	4
8	1L0601149C	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX14"	4
9	WHT001812	wheel bolt. wheel bolt; M14X1,5X27	X
10	281601361	rubber valve. rubber valve; 43GS/11,5	5

g+1 0 Tweet 0 Like 0



#	Number	Description	Qty.
		. aluminium rim; hub cap	
1	1L0601025	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX14H2 ET38; 4/100	4
2	1L0601025A	aluminium rim. aluminium rim; no longer available; 6 JX15H2 ET38; 4/100; GT	
2A	1L0601025K	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX15H2 ET38; 4/100; GT,SPORT	
3	1L0601025H	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX15H2 ET43; 5/100; GT	4
4	1L0601025F	aluminium rim. aluminium rim; 6 JX14H2 ET38; 4/100	4
5	1L0601149B	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX14"	4
6	1L0601149A	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX15"; GT	
6A	1L0601149G	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX15"; GT,SPORT	
7	1L0601149E	hub cap. hub cap; for rim;; 5/100; GT	4
8	1L0601149C	hub cap. hub cap; for rim;; 6 JX14"	4
9	WHT001812	wheel bolt. wheel bolt; M14X1,5X27	X
10	281601361	rubber valve. rubber valve; 43GS/11,5	5

Un des rares sites où on peut choisir précisément les dimensions:

http://www.pneusetjantes.fr/seleccion/llantas/mostrar?asi=10&diametro=15&agujeros=5&pcd=100&et_min=35&et_max=45

Bon site:

<http://www.bonspneus.fr/fr/RimAL/ListRimsAL/Seat/Toledo/Seat-Toledo-2-0-16V-Toledo-1L-110kw-215-215kmh-1984ccm/14126?AllColors=&AllDiameters=&RimALManufacturerFilter=&PriceRangeFilter=&Page=1&PageSum=0&Mode=main&IsCompleteWheel=False&Redirected=False#get-/fr/RimAL/Detail/Seat/Toledo/Seat-Toledo-2-0-16V-Toledo-1L-110kw-215-215kmh-1984ccm/14126/Ronal-R42-6-X-15/15010015>

Selon

<http://www.centralepneus.be/jantes-alu-voiture/seat/toledo/toledo-11-1991-1999/2-0-22038>

ce serait des 6x15 4x100 ET38 57.1

largeur 6"

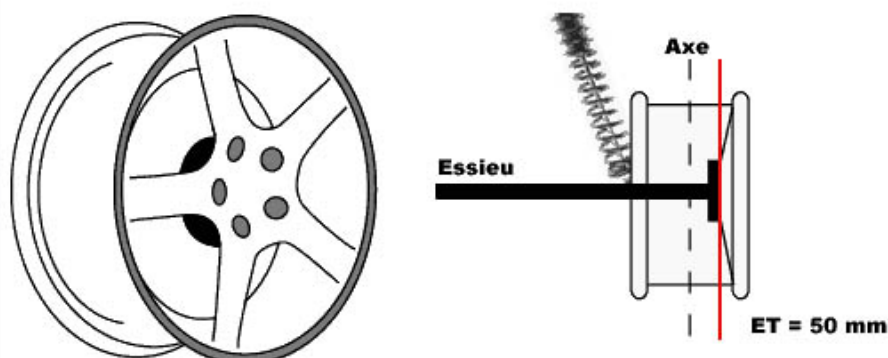
diamètre 15"

L'alésage (ici 57.1mm) correspond au diamètre du trou central de la jante

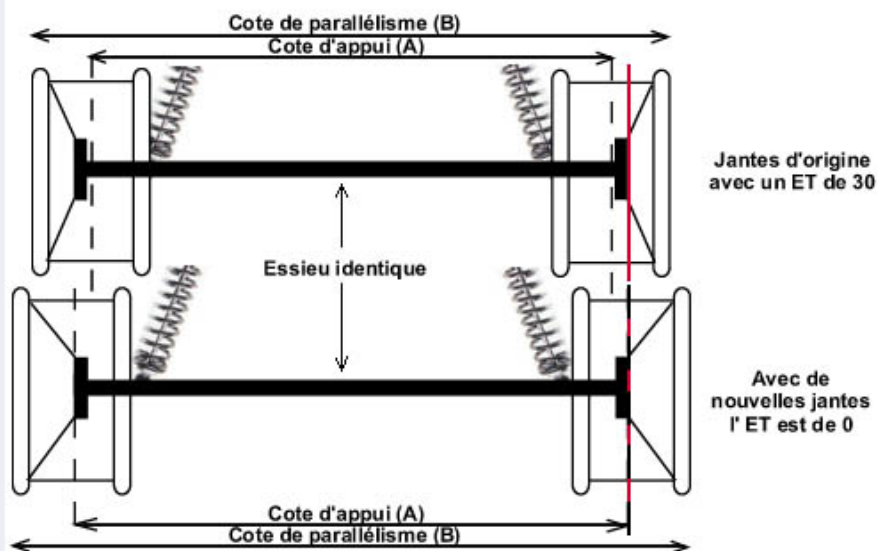
<http://www.jantes.oponeo.fr/jantes-en-alu/seat/toledo/hayon/i/2-0-16v-110kw-5-100>

Déport technique (ET)

L'ET ou déport technique c'est la distance en mm qui sépare l'axe de la jante (pointillés noirs) à la platine de fixation (trait rouge).



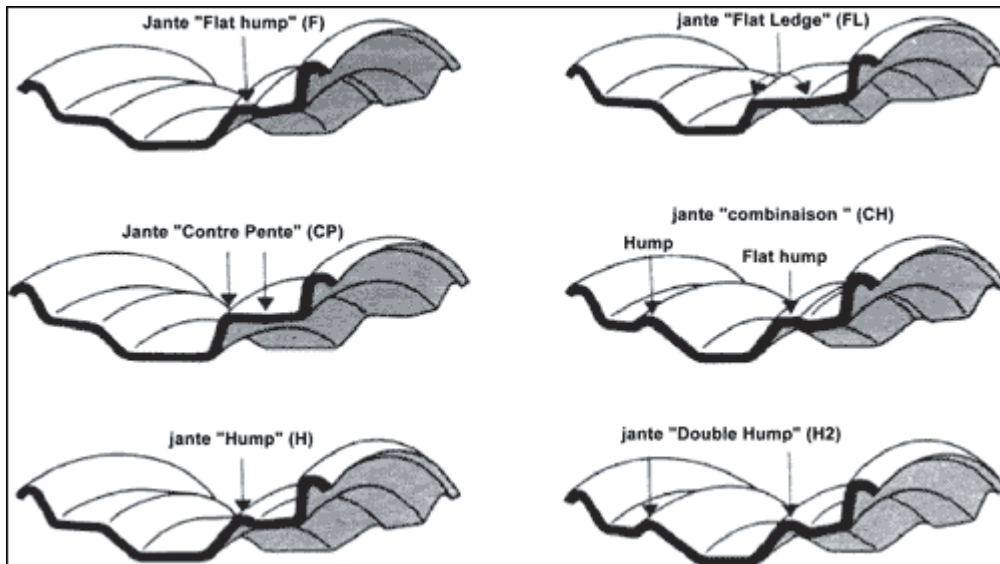
Sur ce schéma, au premier coup d'oeil on se dit que les deux essieux présentés sont différents. C'est faux, ce sont les jantes au déport (ET) différent qui donnent cette impression.



Ces schémas illustrent mon problème : une réduction de la largeur de la jante (6 à 5.5" dans mon cas) implique d'augmenter le déport en choisissant une jante avec un ET plus petit.

En effet, à iso déport une jante plus petite rentre plus dans la voiture. En augmentant le déport on compense cela.

p@+



Freins Toledo

Disques AV: 280mm de diamètre, ventilés, conforme à la page 156 des suppléments "évolution" de la RTA.

Ils sont marqués (visible en enlevant la roue AV droite):

VW Audi WTR GERMANY

1H0 615 301 A

Min Th 0.787 in (20 mm)

Epaisseur mesurée le 16/12/07, 89329 km:

20.40 mm pour le disque AV droit

20.05 mm pour le disque AV gauche

Selon toute vraisemblance, les freins marqués "Lucas" sont des Girling: ma photo 4319 est identique à celle de la page 88 de la RTA. De plus, Feu Vert propose des plaquettes pour les étriers "Lucas Girling" (cf. plus bas).

Voir photos numériques, mars 2003.

L'étrier de freins AV gauche est marqué:

4 311

VW

32323570/7

Audi

CN3

Germany

LUCAS

54

L'étrier AV droit est marqué idem, sauf:

4 339

32323571/7

Plaquettes AR: les plaquettes internes et externes sont identiques, marquées:

VW TEXTAR T456 FF 20960 (428)

voir photo DSCN4313.JPG

Pour repousser le piston des étriers de frein, il faut à la fois appuyer et tourner.

Voir <http://gerard.tayeb.free.fr/wiki2/pmwiki.php/Main/AutoFreinage>

Doc pour changer les plaquettes AR sur une Audi A4 avec étriers Lucas, comme les miens

<http://slharidon.club.fr/phpBB/viewtopic.php?t=377>

Le 1/5/98, à 26626km, les plaquettes AV étaient en très bon état (11.5mm pour la garniture G du frein G, les autres similaires). Par contre, les disques étaient assez creusés.

6/2/99, Feu Vert PdC:

Plaquettes AV pour Toledo 2.0i 16V, étriers Lucas Girling, ref. Feu Vert: L48, 410F (marque Valéo)

Disques AV pour Toledo 2 litres, ref. Feu Vert: 79, diamètre mesuré 255 (pas les bons), 895F (marque Contact, groupe AP Lockheed)

Vidange réservoir de la Toledo (effectuée le 1/2/97)

Ouvrir la trappe dans le coffre

Débrancher le connecteur électrique

Débrancher le tuyau de départ de la pompe (tuyau noir), le boucher avec un bouchon blanc pour matelas gonflable. Brancher à la place un tuyau (PVC, diam intérieur 7mm).

Alimenter directement la pompe par les cosses (les deux cosses utiles sont celles alimentées par les 2 fils de plus gros diamètre, marron = masse, jaune & rouge = +12V).

Filtre à charbon actif (canister)

Pour comprendre comment il fonctionne:

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet329012.htm>

Voir [Moteur_ABF.pdf](#) page 117

Voir [ABF_MANUAL\ABF Section 20.pdf](#)

Sonde lambda Toledo

Le 13/4/97: indications partielles (tout n'était pas facilement lisible) sur la sonde (mais est-ce celle d'origine, ayant été tripotée par Mikec?):

LM 12 49/95

BOSCH 12V

Légèrement cabossée (enfonceur) en bas à droite de BOSCH

J'ai marqué un signe + au poinçon entre BOSCH et 12V

Le 1/5/97, après remplacement: indications partielles (tout n'était pas facilement lisible):

LM 12 ... 97

BOSCH ... V

0 258 003... 585

Vu du dessous, connecteur 5 broches, de gauche à droite:

fil noir, borne libre, fil gris, 2 fils blancs

Autour de la gaine du fil, étiquette marquée "72"

J'ai testé (5/97) que, contact mis, on obtient bien 12V aux fils blancs (tension pour chauffage de la sonde, cf. RTA Golf III, p.115)

Climatisation Toledo

620F chez VW Foch 83130 La Garde (tel 04.94.08.44.55)

Valeo Clim Service: 3614 VALEOCLIM

Le mécanicien de MVA Vitrolles préconise un changement de fluide tous les ans environ 800F. Il conseille aussi de toujours laisser la clim en hiver, autrement dit de refroidir l'air pour le réchauffer ensuite. La circulation du fluide l'empêcherait de se "polluer".

Pour ces mesures, je n'ai pas noté tous les paramètres:

Voiture à l'arrêt, moteur au ralenti
position ventilateur

date	temp.ext.	x1	x2	x3	x4
4/3/97	?	5.6°		10°	

Mesures plus précises: voiture à l'arrêt, moteur au ralenti, aérateurs latéraux fermés, les 2 aérateurs centraux ouverts au maxi, ventilation en position "aération haute":

date	temp.ext.	x1	x2	x3	x4
1/5/97	14°	1.9°		3.9°	4.2°
28/5/97	19°	1.8°		6.4°	7.8°

Essence, nettoyage de l'injection (injecteurs),...:

Manuel d'instructions de la Toledo, p.78: il est conseillé d'ajouter des additifs à l'essence (en cas d'essence de mauvaise qualité, ou de mauvais fonctionnement du moteur)

Odeur de soufre: Manuel d'instructions de la Toledo, p.134 - Haynes Golf III,

p.4D4

Les constructeurs prétendaient que l'odeur de H₂S disparaîtrait après le rodage. L'expérience prouve qu'il n'en est rien. Il s'agit d'une réaction chimique inévitable, qui se produit dans le pot catalytique à certaines températures (AutoPlus471, 9/97, p.43)

Soprano conseille LEM ou WYNN'S

Liqui Moly "Nettoyant système d'injection essence", 300ml

Made in Germany: Liqui Moly GmbH, Ulm (Donau)

Liqui Moly France S.A., 3b allée des Foulons, 67380 Lingolsheim/Strasbourg

tel 88.76.04.05. <http://www.liqui-moly.fr/>

Acheté 90F à VW SODRA Sakakini

158F90 chez Norauto (2/97)

Wynn's "Nettoyant injecteurs, véhicules essence" se trouve à Carrefour, 39F20

Injection 5 (Soditen): Norauto: 153F; Autoservice: 158F

Classement Norauto des produits et additifs:

gamme "professionnelle": Liqui Moly

gamme "notoriété": Bardhal, Wynn's

gamme "1er prix": Mechanics (Blue Coral)

L'Automobile (n°603, 9/96, p.99) recommande Liqui Moly

Filtre à essence Toledo

Acheté le 15/4/98 chez Mikec: 75F89 HT = 91F52 ttc

Marqué sur le filtre: VW Audi, KH0 Germany, ref. AL 1H0 201 511

Knecht Filtergruppe, ref. KL2

Réf. Mikec: 1H0201511

Filtre à pollen Toledo

ATTENTION, CE N'EST PAS LE BON:

Acheté le 15/4/98 chez Mikec: 124F26 HT = 149F86 ttc

Marqué sur le filtre: VW 191 819 638

Réf. emballage: 191 091 700

Réf. Mikec: 191091700

Démontage: enlever les essuie-glaces; enlever le cache situé sous le pare-brise (5 vis); soulever la moitié droite du joint en caoutchouc barrant transversalement le compartiment moteur; soulever la partie droite du cache en plastique fin canalisant l'écoulement de l'eau. Pour démonter le cache du filtre, faire coulisser l'agrafe située du côté droit.

Ce cache est marqué: VW Audi, WXE 1, 191 819 098A

D'origine, ce cache ne contenait aucun filtre.

Courroie de distribution

From: Jacques Tayeb

To: Gérard Tayeb

Sent: Thursday, April 27, 2006 11:35 PM

Subject: Courroie de distribution

Dans un article de Auto-Journal, il est dit :

"Sur toutes les voitures essence et diesel Volkswagen, Audi, Seat, Seat, Skoda, le remplacement de la courroie de distribution est un élément incontournable des opérations d'entretien et de maintenance. Le premier intervalle de remplacement est de 48 mois maxi"

Préconisations des remplacements de distribution # - Technologie - Mécanique - FORUM Auto

<http://www.forum-auto.com/sqlforum/section12/sujet351588.htm>

Quelques exemples de kits de distribution:

http://www.piecesauto-tuning.com/boutique/index.php?cPath=1_1_25_421_831&page=2

http://www.piecesauto-tuning.com/boutique/product_info.php?cPath=1_1_25_173_388&products_id=9012

<http://www.oscaro.com/>

Réparation chauffage. Démontage combiné d'instruments, volant, airbag

Décembre 2006

Voir photos, dont une partie sur http://tayeb.fr/misc/toledo/0612/toledo_0612.htm

Pour la réparation qui a été effectuée, il suffisait d'avoir un accès au boîtier de commande du chauffage. Pour cela, il suffisait de démonter la façade (RTA 554.3, p.100). Il suffit de commencer à la dépose des diffuseurs d'air (p.100).

Inutile de démonter quoi que ce soit dans le compartiment moteur (caches, essuie-glaces, ce qui sert à déconnecter le câble de compteur kilométrique).

Inutile de démonter le volant (et de risquer de bloquer le voyant d'airbag comme cela m'est arrivé). Il suffit de le baisser au maximum.

Inutile de démonter le combiné d'instruments.

Pour démonter l'autoradio, enfoncer 4 clous de 3 x 70 dans les trous prévus (voir photo IMG_1989.jpg).

Pour la dépose du volant: voir par ex. Haynes Golf p.10.12

Mettre les roues droites avant de commencer.

Débrancher la batterie (de préférence le + et le -, vu que ces histoires d'airbag sont capricieuses!)

L'airbag se démonte avec une clef allen

Bien marquer l'alignement du volant

Le connecteur électrique du volant se trouve dans la demi-coquille inférieure de la colonne de direction, qu'il faut démonter (2 vis à tête PH2).

Attention, la bague tournante qui se trouve sur le volant fait un nombre de tours limités à droite et à gauche. Ne pas modifier sa position, sinon le volant ne pourra plus tourner d'un des côtés (il peut manquer un tour, voire 2). En cas d'erreur, remettre la bague à la main dans la position centrale (elle tourne environ de 2 tours 3/4 de chaque côté à partir de la position médiane).

Voyant d'airbag

Voyant d'airbag réinitialisé le 27/11/07 par Catrou, au moyen de l'ordinateur de contrôle

NOTA: il n'est pas du tout évident que VAG-COM puisse résoudre tous les problèmes d'airbag, si on en croit

<http://www.vag-technique.fr/index.php?topic=4037.0>

Suite aux démontages de décembre 2006, le voyant de l'airbag reste allumé en permanence.

Quelques recherches sur le web m'ont conduit vers 2 pistes:

- Mise en défaut de la centrale électrique due aux débranchements de la batterie. Dans ce cas, VW ou SEAT peuvent réinitialiser la centrale avec leur ordinateur
- Défaut électrique dans la bague tournante qui est située entre le volant et la colonne de direction => essayer une bombe à contacts ou bien changer la bague

<http://www.321auto.com/ForumRef.asp?page=64>

On y lit:

Voyant reste allumé.... (VOLKSWAGEN Golf III)

Bonjour!

J'ai remplacé mon câble d'embrayage et pendant tout le temp de l'opération, j'ai débranchée la batterie....

Mais, après remontage et mise en marche, le voyant de l'Airbag reste allumé....

Kelkin sait ce qu'il y a ????

ce n'est rien

ca arrive assez frequemment il faut seulement que tu aille ds un garage wv pour te faire enlever le voyant d'airbag. Des fois en debrenchant la batterie, les difference de tension peuvent faire detecté une panne furtif. rien de grave

http://www.auto-evasion.com/forums/viewtopic_2468.html

On y lit:

seat toledo tdi 1997 lampe airbag reste allumée.

bonjour

apres diagnostic chez seat on a effacer le defaut tout simplement jusque maintenant plus de probleme. (10 euro)

a+

<http://www.problemauto.com/?594/Polo-97-VW-temoin-airbag-allume>

On y lit:

Polo 97 VW témoin airbag allumé

7 août 2006 Jean Claude Méret

Le constructeur indique un défaut au système contact entre le volant et la colonne de direction...

Sur VW Polo 1.4 (97)

Incident : témoin d'airbag reste allumé en permanence

La raison principale :

- le contacteur tournant qui fait la liaison entre la colonne de direction (support) et le volant de direction est en défaut.

Réparation :

- par remplacement du contacteur tournant

Source : décision atelier et data pannes

http://www.auto-evasion.com/forums/viewtopic_27577.html

en nettoyant ma Golf V j'ai malencontreusement débranché un connecteur situé sous le siège conducteur : lorsque j'ai remis le contact un voyant d'alarme airbag s'est allumé --> normal , le connecteur en question doit correspondre au capteur de l'airbag latéral situé sur le siège . Je rebranche donc ce connecteur mais hélas depuis , le voyant d'erreur airbag reste toujours allumé . Crying or Very sad Que dois je faire ? Faut il que j'aille chez mon concessionnaire pour réinitialiser l'ordinateur de bord

Question

Précision : tout fonctionnait bien avant que je touche à ce connecteur ...qui semble être en parfait état .

oui je crois qu il va falloir utiliser le VAS 5051 ou le VAS 1551 pr effacer l erreur sur ton Tableau de Bord

Merci pierrev2v pour votre réponse .

Les VAS 5051 et 1551 sont spécifiques aux garages VAG je présume , donc passage obligé chez un concessionnaire Question c'est tout de même bien compliqué pour un simple connecteur débranché puis rebranché ...N'y a-t-il pas un moyen de réinitialiser l'alarme par une combinaison de touches Question

RE-TLACOSTE non ca ca marche pr les indicateurs de Revision mais pas pr les" erreurs Fugitives"

<http://www.histomobile.com/histomob/forum3.asp?level=2&meteo=1056>

20/06/06 13:20 AUREL42

Bonjour a tous

J'ai un probleme avec mon A3
Le voyant airbag reste continuellement allumé
Est ce que quelqu'un a une idee de la raison?
D'avance merci

20/06/06 15:47 PROVW

Hello, as tu touché aux fusibles? j ai deja eu la blague apres avoir touché aux fusibles, une mise à jour sur le pc du garage (ce qui m a pris 2 min') et hop probleme résolu...
Moi j irai dans un garage audi faire un diagnostic sur leur pc...

20/06/06 17:41 INFORMATIX33

C'est un défaut connu sur cette génération (Golf 4 et A3). C'est pas grave, juste un avatar electronique.

<http://www.autoweb-france.com/index.php?rub=25>

nous possedons une A4 TDI 110 mod 99,et sommes très ,très satisfait de cette seconde TDI qui ne nous a causé aucun souci (0 panne).Elle totalise 183000 kms ,n'a fait que 2 visites au garage(la courroie distr.vers 100000,et un effacement defaut airbags que j'avais déclenché en passant l'aspi. sous le siege conduct.)

<http://www.sealey-tools.co.uk/instructions/VS-AB.PDF>

Notice d'une carte de diagnostic pour les airbags

Liste tous les codes d'erreurs potentiels (voir § 5.13)

Capteur de point mort haut

<http://www.forum-auto.com/les-clubs/section21/sujet214136.htm>

http://www.toutnet.com/Gobert/dossiers/dossiers.php?val=62_le+capteur+pmh

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet461664.htm>

Si le contacteur neiman est OK, il y a aussi le transmetteur de régime à tester, c'est lui qui donne le TOP DEPART au calculo pour autoriser et synchroniser l'allumage (vu que tu n'as pas d'étincelles, c'est possible qu'il soit défectueux).

transmetteur de régime = sonde PMH = sonde Point Mort Haut = capteur de PMH

Pour le tester:

http://www.toutnet.com/Gobert/dossiers/dossiers.php?val=62_le+capteur+pmh

récupéré dans [Le capteur de PMH.pdf](#)

Mais je n'ai pas trouvé ce capteur sur mon moteur !

Dans ma voiture, il serait intégré à l'allumeur (voir § sur le DIGIFANT, plus bas dans ce fichier)

Pompe à essence:

Relais tachymétrique

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet516993.htm>

Mac GUIVVER

Posté le 29-12-2009 à 11:23:02

Bonjour Vwtony et merci d'avoir répondu (ce n'est pas le cas pour bien des internautes) et en remerciements je vais te dire à quoi sert le relais tachymétrique .

à la mise sous tension, ce relais alimente la pompe pendant 2 à 3 secondes pour pressuriser la rampe porte injecteurs (temporisation faite par une décharge de condensateur) et ensuite, si le moteur ne tourne pas, ni au démarreur, ni en marche normale le relais qui reçoit un signal électrique, soit du capteur de PMH, soit du calculateur d'alumage, coupe l'alimentation de la pompe.

Le but principal de ce système, est que lors d'un accident frontal, le conducteur inconscient au volant, ne pouvant couper le contact, on ne veut pas que cette pompe crée ou alimente un incendie, en cas de rupture du circuit carburant. Ce relais tachymétrique, toujours alimenté, mais ne recevant plus de signal de rotation du moteur arrête la pompe.

Tests à effectuer:

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet492273.htm>

Pb de pompe à essence ?

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet213675.htm>

<http://www.ross-tech.com/vag-com/dtc-comparison.html>

où le diagnostic permet de détecter une panne du relais alimentant la pompe

Rotule de direction:

<http://www.vwcity.fr/redaction/article-aide-mecanique-402.html>

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet299253.htm> <<< très détaillé

<http://www.oscaro.com/rotule-de-direction-seat-toledo-serie-1-2-0-i-150cv-914-17875-1443-gt> << en promo à 15.85 € TTC

Bouton de verrouillage de porte / commande fermeture ouverture condamnation centralisée



http://www.mister-auto.com/bouton-de-verrouillage/febi-bilstein-22286_v4679_g1646_a10122286.html

Bouton de verrouillage

FEBI BILSTEIN - Réf : 22286

Références constructeurs (numéros OEM):

VOLKSWAGEN : 1H0 837 187 A

Panne du 06/07/2010 : plus d'allumage (bobine grillée)

J'ai entendu un genre de claquement dans le moteur quand j'ai actionné le démarreur, puis plus un hoquet.

Pas d'étincelle aux bougies.

Pas d'étincelle au fil qui alimente l'allumeur.

Le klaxon fonctionne pendant qu'on actionne le démarreur.

Capteur de PMH (voir paragraphe dédié, plus haut dans ce fichier): probablement intégré à l'allumeur

C'est la bobine qui a grillé

Bobine remplacée le 13/7/10

La bobine grillée (mise par MVA en 05/1997) était une BERU 867 905105A, équipée d'un module électronique 867 905 352 (voir photos du 8/7/10).

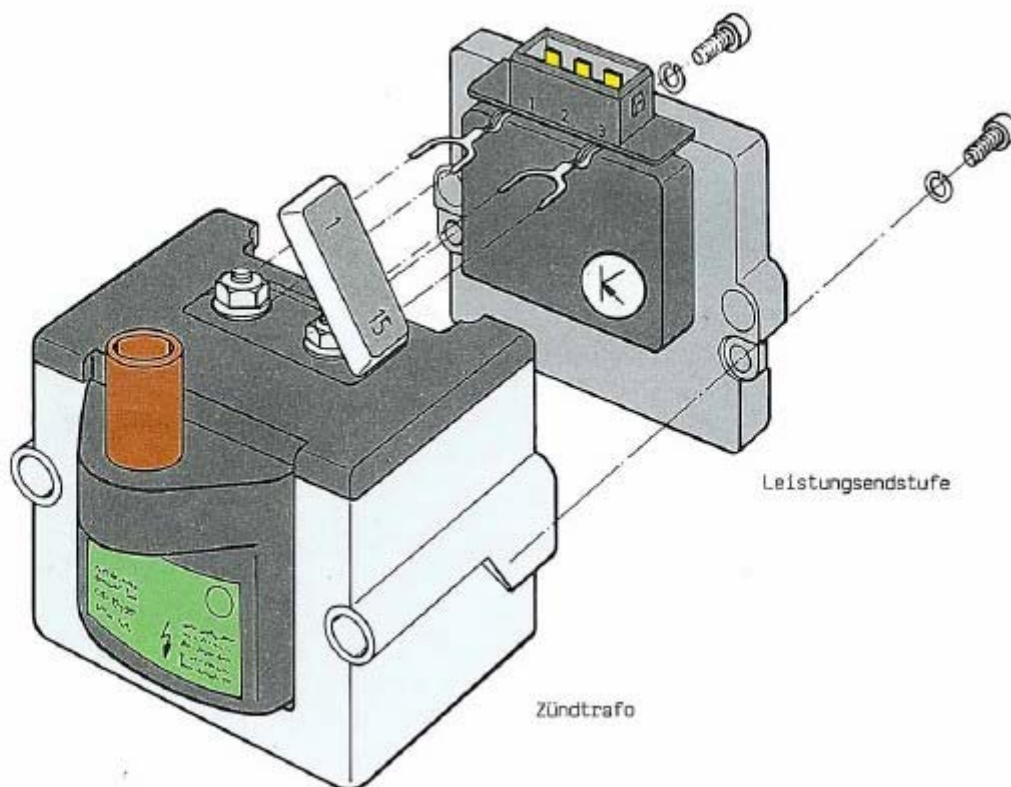
La bobine montée le 13/7/10 est une Bougicord 155026, en un seul bloc (bobine + module électronique),
http://www.mister-auto.com/catalogue/bougicord-155026_v3965_g689_a211155026.html

Test de la bobine

Voir, entre autres :

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet517003.htm>

Schéma de la bobine et du module de puissance



Pour la bobine, voir (relatif au schéma ci-dessus) :

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet414036.htm#t14963016>

D'abord la bobine :

- 1) au niveau de la prise 3 fils de la bobine, il faut mesurer 12V entre le fil noir et le fil marron quand le contact est mis (donc entre les 2 contacts extrêmes du connecteur, quand il est débranché).
- 2) si OK : aux bornes de la bobine (il faut la démonter de son support, je pense, soulever un capot de protection, où tu trouveras 2 cosses), il faut mesurer la tension entre ces bornes (1) et (15) au moment où tu mets le contact : il faut avoir 5V environ pendant quelques secondes, puis 0V.
- 3) Enfin, en ayant tout remis en place côté bobine, tu débranches la prise 3 fils de la tête de delco : tu dois avoir au moins 5V quand tu mesures la tension entre les contacts extrêmes.
- 4) Et enfin, tu débranches le câble HT de la tête de delco et tu le plaques tout près du châssis ou du moteur (moins de 5mm), tu mets un fil volant dans la fiche centrale du connecteur du delco précédemment mesuré, et, contact mis, tu mets l'autre bout de ce fil à la masse : tu dois avoir une étincelle.

En se référant aux numéros des tests du paragraphe précédent, voici ce que ça donne:

Le 19/7/10 avec la bobine Bougicord, et alors que la voiture refuse de démarrer (et idem plus tard, lorsqu'après avoir trifouillé le Neiman, elle démarre à tous les coups):

	Quand on met le contact et qu'on entend un bruit de pompe	Quand on met le contact et qu'on n'entend aucun bruit de pompe
test 1)	12 V	12 V
test 2)	des fois 0V, des fois de 2 à 3.6V très fugitivement	des fois 0V, des fois de 2 à 3.6V très fugitivement

Panne du 15/07/2010: direction défectueuse

J'ai simplement resserré les deux boulons (côté conducteur) qui maintenaient en place le boîtier de direction.

NOTA: je me demande s'il ne faudrait pas faire contrôler la fixation du boîtier de direction, puis le parallélisme
Lire par exemple

- RTA 554.3 Toledo, p.79
- RTA 720.2 Golf & Vento, p.63

Panne du 16/07/2010: à nouveau allumage intermittent

Contrôlé par l'étincelle aux bougies:

- plus d'étincelle quand le moteur coupe
- pas d'étincelle quand le moteur ne donne pas signe de vie (lors de certains coups de démarreur, souvent une fois sur 2)

Le klaxon fonctionne en permanence quand on actionne le démarreur ou quand l'allumage coupe.

Pistes à creuser:

Allumeur avec capteur Hall intégré qui commande la rupture de l'allumage

Fuites dans les durites de dépression, notamment celle qui est branchée sur le calculateur

Sondes de température eau (et air puisqu'il semble que ce sont les mêmes d'après la RTA)

En fait, la bonne piste semble être un problème de contacts au niveau du Neiman.

En remuant toute cette partie, en baissant et remontant le volant, et en trifouillant la clef de contact, ça a démarré!

20/07/2010 : problème de démarrage lié au Neiman:

En fait, la plupart des diagnostics que l'on trouve sur le web sont relatifs à un défaut de contact de la position Démarreur. Dans mon cas, c'était un défaut de la position d'allumage.

Pb de démarrage lié au Neiman (voir à partir de la deuxième page du topic):

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet414036.htm>

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501.htm#t15070404>

Pour vérifier: test du klaxon au moment de la panne d'allumage

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501-35.htm#t15074302> :

Vous avez bien un moteur ABF ? Sur ma RTA, sur le schéma, le 30 alimente le calculateur, sauf en phase de démarrage (un fil venant du neiman alimente directement le calculo on dirait...).

Votre moteur tient une fois démarré ?

Plein de conseils pour les diagnostics: pompe à essence, relais, klaxon et Neiman, test du transmetteur de régime,

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet461664.htm>

Démarrer avec branchement direct du démarreur quand pb de neiman:
<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet441932.htm>

Changement du commutateur d'allumage/démarrage situé sous le Neiman

Voir Manuel Haynes Golf III & Vento, p. 10.13

et surtout

<http://club.corrado.free.fr/fiches/neiman/neiman.htm>

20/07/2010

Pour la dépose du volant: voir par ex. Haynes Golf p.10.12

Puis Haynes Golf p.10.13, mais contrairement à ce qui y est dit:

- Point 5 : j'ai sorti le manchon cannelé avec un petit extracteur à 2 branches. Une fois le manchon cannelé sorti, le ressort est maintenu par une rondelle en acier élastique entrée en force. Pour l'enlever, je l'ai tournée dans les 2 sens avec une pince multiprise.
- Point 6 : il n'y a pas de vis de rupture, mais une grosse vis en acier, que j'ai remise ensuite avec du frein-filet.
- Voir les photos que j'ai prises

Voir photos, dont une partie sur http://tayeb.fr/misc/toledo/0612/toledo_0612.htm

Pour la réparation qui a été effectuée, il suffisait d'avoir un accès au boîtier de commande du chauffage. Pour cela, il suffisait de démonter la façade (RTA 554.3, p.100). Il suffit de commencer à la dépose des diffuseurs d'air (p.100).

Inutile de démonter quoi que ce soit dans le compartiment moteur (caches, essuie-glaces, ce qui sert à déconnecter le câble de compteur kilométrique).

Inutile de démonter le volant (et de risquer de bloquer le voyant d'airbag comme cela m'est arrivé). Il suffit de le baisser au maximum.

Inutile de démonter le combiné d'instruments.

Pour démonter l'autoradio, enfoncer 4 clous de 3 x 70 dans les trous prévus (voir photo IMG_1989.jpg).

Mettre les roues droites avant de commencer.

Débrancher la batterie (de préférence le + et le -, vu que ces histoires d'airbag sont capricieuses!)

L'airbag se démonte avec une clef allen

Bien marquer l'alignement du volant

Le connecteur électrique du volant se trouve dans la demi-coquille inférieure de la colonne de direction, qu'il faut démonter (2 vis à tête PH2).

Attention, la bague tournante qui se trouve sur le volant fait un nombre de tours limités à droite et à gauche. Ne pas modifier sa position, sinon le volant ne pourra plus tourner d'un des côtés (il peut manquer un tour, voire 2). En cas d'erreur, remettre la bague à la main dans la position centrale (elle tourne environ de 2 tours 3/4 de chaque côté à partir de la position médiane).

Coupures d'allumage depuis le ski à Risoul (02/2013)

Ca a commencé en descendant de Risoul à Guillestre. Le moteur a coupé par 2 fois. Noter que le compte-tours tombe à zéro alors que le moteur tourne quand même.

Puis en rentrant sur Marseille, dans la descente vers Embrun, et ensuite ça coupait toutes les quelques centaines de mètres. J'ai difficilement pu rejoindre le garage Peugeot d'Embrun jeudi soir (14/02/2013).

15/02/2013 : Garage Esmieu Peugeot d'Embrun

Symptôme: le moteur s'arrête. Puis il finit par redémarrer (au démarreur), et il s'arrête quelques centaines de mètres plus loin.

Le garage d'Embrun n'a rien fait. Il m'a menti en disant qu'il avait remis tous les codes d'erreur de l'ordinateur à zéro et qu'il avait fait un grand parcours avec la voiture sans rencontrer de problème. Il a prétendu être monté à Crévoux avec, ce qui fait 28 kms aller-retour. Mais j'avais relevé le kilométrage de la voiture avant de la lui laisser, et en fait il a roulé 1.5 km.

Et il m'a pris 147 € pour le test et le soi-disant reset de l'ordinateur.

Donc vendredi j'ai repris la route en partant d'embrun, avec mon frère qui me suivait. Ca a coupé la première fois à la chapelle qui est au milieu de Serre-Ponçon, puis ensuite de plus en plus souvent. Peu avant Sisteron, ça coupait tous les 2 ou 3 kms et j'étais obligé de me mettre sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute.

On a laissé la Toledo à Sisteron chez ma cousine.

Mon frère m'a redescendu à Marseille.

Les symptômes: quand je roule, je vois l'aiguille du compte tour qui tombe à zéro, mais il n'y a quasiment pas de frein moteur. En fait, si on roule à vitesse stabilisée sans regarder le compte-tours, on se rend à peine compte que ça ne marche pas. C'est juste quand tu veux remettre un peu de gaz que tu te rends compte que d'appuyer sur la pédale ne fait plus rien.

Quand ça coupe, en général, elle ne veut pas redémarrer tout de suite. Mais en attendant un peu elle repart comme si de rien n'était, avec quand même parfois le moteur un peu "rugueux". Donc je pense que c'est dans la chaîne capteur de position du vilebrequin / ordinateur de bord / bobine d'allumage qu'il y a un souci.

Plusieurs personnes (le garagiste, et mon cousin qui a eu des symptômes identiques) pensent aussi à un colmatage du filtre à essence (le garagiste prétend avoir relevé une pression d'essence faible). Mais je ne vois pas pourquoi un défaut d'arrivée d'essence ferait tomber le compte-tours à zéro alors que le moteur ne change pas de régime...

Quand je ne suis pas seul dans la voiture, j'ai fait faire tourner le démarreur en même temps que je maintiens près d'une masse le câble haute tension qui alimente l'allumeur, et par 2 fois je n'ai pas vu d'étincelles (la première fois c'était en plein soleil et je ne suis pas sûr de mon coup, mais la dernière je suis presque certain qu'il n'y avait pas d'allumage à ce niveau). Il faudrait le confirmer à la prochaine panne.

Le garage de Sisteron a changé la tête et le doigt d'allumeur. Il a oublié de remettre le cache anti-poussière que j'ai retrouvé dans la goulotte située sous le pare-brise.

Garage Roca Sisteron

09 77 74 00 06

54 rte de Gap Quart - ZA Proviou - 04200 Sisteron

Tél. : 04 92 61 46 61

Fax : 04 92 61 01 49

Mail : garage-roca-sarl@wanadoo.fr

1230500232 cache poussières de l'allumeur?

<http://youtu.be/1wGxh9oFtvc>

J'ai changé la bobine, sans résultat

867905352 module intégré ou juxtaposé à la bobine?

Posté le 23/12/2013 sur <http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet605004.htm>

Coupures moteur ABF, 2.0 16V essence 150Cv

Bonjour

Le moteur de ma SEAT Toledo coupe sans prévenir. En roulant, l'aiguille du compte-tours tombe brusquement à zéro et le moteur ne donne plus signe de vie. Ca m'est arrivé de nombreuses fois, en ville, sur route ou sur autoroute. Il est exceptionnel que le moteur reparte tout seul. Donc en général je m'arrête, et la plupart du temps le moteur ne repart pas tout de suite au démarreur. Généralement il repart après quelques instants de repos (de quelques secondes à quelques minutes).

Quand je ne suis pas seul dans la voiture, j'ai fait faire tourner le démarreur en même temps que je maintiens près d'une masse le câble haute tension qui alimente l'allumeur, et par 2 fois je n'ai pas vu d'étincelles (la première fois c'était en plein soleil et je ne suis pas sûr de mon coup, mais la dernière je suis presque certain qu'il n'y avait pas d'allumage à ce niveau).

Si je n'ai pas utilisé la voiture d'un bon moment, j'ai l'impression que j'arrive à faire quelques dizaines de kilomètres avant la première coupure, puis les coupures deviennent de plus en plus fréquentes.

Un garagiste m'a changé la tête d'allumeur et le doigt d'allumeur, mais la panne persiste.

Je pense que ça n'a pas de rapport, mais je le signale quand même: j'ai souvent eu des problèmes de bobine d'allumage avec cette voiture. Dès l'origine, la voiture avait des ratés, résolu en remplaçant la bobine. Et il y a 2 ans environ, la bobine a grillé, et je l'avais remplacée. Du coup, je viens encore de la changer, mais ça n'a pas résolu le problème actuel.

Autres infos

Pour info:

Le véhicule est: SEAT Toledo 2.0 16V, année 1996, réceptionné neuf en 01/1996 depuis le marché italien via un mandataire. 120000 kms au compteur.

Moteur ABF 150 Cv essence construit le 24/11/95 si on en croit l'étiquette qui lui était collée dessus quand j'ai réceptionné le véhicule neuf. Ce moteur a entre autres équipé la Golf III GTI 16V.

No de chassis: VSSZZZ1LZTR*****

Système Digifant 3.2

J'ai les RTA

de la Golf III (CIP 720.2) <http://www.revue-technique-auto.fr/rta-volkswagen/1207-rta-volkswagen-golf-et-vento-1992-1996-9782726872024.html>

de la Toledo (CIP 554.3) <http://www.revue-technique-auto.fr/rta-seat/1176-rta-seat-toledo-essence-et-diesel-1991-1998-9782726855416.html>

et le manuel Haynes No 3200, Golf III & Vento
http://www.haynes.co.uk/editionshaynes/fretitles_manuels.htm#FR3200

Merci de m'aider à trouver une solution.

<https://www.google.fr/search?q=golf+gti+coupure+allumage+digifant>

recurring problem with the VW dying off idle and not restarting due to no spark

<http://www.specialstage.com/forums/showthread.php?40531-Finally-VW-ABF-issues-Solved-Hopefully>

3 wire hall sensors can be heat sensitive, but when they quit they usually won't re-start until cooled

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet512905.htm>

bob bimon

Posté le 14-11-2009 à 22:05:58 answeranswer +Voir le bbcodeMPFavorites

Même si HS, ces capteurs n'empêcheront pas le moteur de fonctionner.

Tu dois avoir une panne de bobine (ou de neiman), contrôle l'allumage.

Déroule la liste de tests suivants pour localiser ta panne :

1- le test du KLAXON

- klaxonner pendant que tu as mis le contact sans démarrer;

- puis klaxonner pendant que tu démarres;

Si pas de klaxon pour une des 2 positions, le contacteur du neiman est HS (commutateur allumage-démarrage)

2- test des tensions

- contrôler la tension sur le connecteur (côté faisceau) de la bobine, contact mis : 12V entre le fil noir (borne 15) et la masse de la voiture (chassis)

- contrôler la tension sur le connecteur (côté faisceau) de la sonde hall du delco, contact mis : entre 5 et 12V entre les 2 broches externes du connecteur 3 fils.

S'il manque une tension, câblage bobine défectueux, ou module puissance bobine HS.

3- test de la sonde Hall

Si ces tensions sont OK, il faut faire le test du fil volant:

- tu débranches le câble HT central de la tête de delco (celui qui vient de la bobine), et tu places son contact à quelques millimètres du chassis nu (sans peinture) ou d'une pièce métallique du moteur.

- tu déconnectes le connecteur 3 fils qui est sur le corps de delco.

- tu prends un bout de fil électrique (que j'appelle pour cela "volant") dans ta boîte à outils, et tu mets une extrémité dénudée dans la broche centrale de ce connecteur (côté faisceau moteur).

- tu mets le contact.

- tu mets l'autre extrémité du fil volant brièvement en contact avec le châssis ou le moteur qui fait masse.

- si tu vois une étincelle, la bobine est OK, et la sonde Hall du delco HS (delco à remplacer).

- si pas d'étincelle, la bobine est à remplacer.

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet481702.htm>

red_f

Posté le 28-12-2008 à 16:19:54

entends-tu ta pompe ronronner (~ 5s) quand tu mets le contact ?

Il faudrait que tu vérifies si tu as bien des étincelles aux bougies quand tu es en panne: débranches un câble de bougie, et tiens le près de ta bougie (attention, prends un gant ou une pince sinon chataigne assurée!) et essayes de démarrer.

Si t'as pas d'étincelles alors plusieurs pistes:

*contacteur neiman HS: quand tu as la panne, essaye de klaxonner en même temps que tu tournes la clef pour démarrer, si le klaxon se coupe à un moment, le contacteur est à changer.

*sonde Hall du delco HS: 1) tu mets un fil volant sur la broche centrale du connecteur 3 broches du corps de delco (sonde Hall) 2) tu débranches le faisceau central de la tête de delco et tu le poses à qqes mm d'une masse 3) pour déclencher une étincelle à sa sortie, contact mis, tu passes le fil volant rapidement sur une masse.

S'il sort une étincelle du câble bobine, sonde Hall delco HS, si pas d'étincelle, bobine à tester.

red_f

Posté le 30-12-2008 à 12:50:32 answeranswer +Voir le bbcodeMPFavoritesconfig

La sonde Hall est intégrée au distributeur d'allumage (delco). On change le delco entier en cas de panne. Regardes déjà tes relais, et les autres pistes énoncées plus haut.

Transmetteur à effet Hall

Selon RTA Toledo 554.3, p. 123:

La fonction de rupture du courant primaire est réalisée par un transmetteur à effet Hall placé dans l'allumeur, elle est assistée par un transformateur d'allumage. L'allumeur fait office de distributeur.

Test du transmetteur (compilation de posts de Bob Bimon):

- Débrancher le câble HT central de la tête de delco (celui qui vient de la bobine), et placer son contact à quelques millimètres du châssis nu (sans peinture) ou d'une pièce métallique du moteur.
- Déconnecter le connecteur 3 fils de la sonde Hall (qui est sur le corps de l'allumeur).
- Prendre un bout de fil électrique ("volant"), et mettre une extrémité dénudée dans la broche centrale de ce connecteur (côté faisceau, et non pas côté allumeur).
- Mettre le contact.
- Mettre l'autre extrémité du fil volant brièvement en contact avec le châssis ou le moteur qui fait masse.
 - o Si on voit une étincelle au niveau du câble HT provenant de la bobine, la bobine est OK, et la sonde Hall est HS (allumeur à remplacer).
 - o Si pas d'étincelle, la bobine est à remplacer.

En fait, ce test ne fonctionne pas :

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet605004.htm>

Lorsque la voiture est en état de fonctionnement et que j'exécute la procédure, j'obtiens une seule étincelle au moment où je mets le contact (à ce moment le connecteur Hall est débranché et le fil volant est "en l'air"), puis plus rien, même si je touche ensuite une masse avec le fil volant.

Allumeur et doigt d'allumeur

Remplacement de la tête de delco (réf. de l'ancienne: BOSCH 1 235 522 454) et du doigt d'allumeur (réf. de l'ancien: BOSCH 1 234 332 350) par garage Roca de Sisteron, en 02/2013

Voir photos sur <http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet517003.htm>

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet376346-35.htm>

Sans RTA, c'est assez délicat, car on n'a pas droit à l'erreur !

Il faut déjà caler le moteur au PMH en retirant le cache du regard de carter d'embrayage pour voir le volant, et localiser l'encoche du PMH.

Ensuite il est préférable, avant de démonter le distri de faire des marques d'alignement.

Puis au remontage, il y a une histoire de vérifier, dans le trou où on remonte la nouvelle distri : que l'encoche de l'ergot d'entraînement de la pompe à huile soit alignée sur le trou de vis de la bride du delco; et que le doigt du delco soit aligné sur l'encoche signalant le câble de la bougie N°1; tout ça en essayant d'insérer correctement le pignon du delco dans celui du moteur...

Bref un poème !

Je te conseille de te faire aider sur place par quelqu'un qui connaît, et avec la revue.
Sinon le calage va être délicat, et le risque est de faire de l'allumage à contretemps.

Numéro gravé sur l'allumeur (bien visible, sur le dessus): 0 237 521 058 (0237521058)

Voir photos du 01/01/2014

Bonne référence avec descriptions détaillées, et apparemment la possibilité de remplacer le capteur Hall sans changer tout l'allumeur

<http://www.autopartoo.com/oem/bosch/0237521058.html>

all rights reserved



L	ohm	Hall	
---	---	Pick-Up	

Selon Oscaro

<http://www.oscaro.com/distributeur-d-allumage-bosch-0-986-237-671-78586-683-p>

l'allumeur serait un

Distributeur d'allumage **BOSCH 0986237671**

Numéro(s) court(s) : HSV, HSV

Référence constructeur (Numéro OEM) :

BOSCH :

0 237 521 052 - 0 237 521 053 - **0 237 521 058** - 0 237 521 059 - 0 986 237 671

0237521052 - 0237521053 - 0237521058 - 0237521059 - 0986237671 <<< les mêmes sans espaces

VW :

037 052 237 CX - 037 905 205 H - 037 905 205 M - 037 905 237 C

037052237CX - 037905205H - 037905205M - 037905237C <<< les mêmes sans espaces

Caractéristiques :

Echange standard : 236,15 € TTC

Ajouter au prix la consigne de 59,80 € TTC

soit un total de 295,95 € TTC

La consigne vous sera remboursée à réception de votre ancienne pièce.

Affectation véhicules :

SEAT

Cordoba II, 2.0 i Berline 150cv

Ibiza II FL1, 2.0 i 16V 150cv

Toledo série I, 1.6 75cv, 1.6 i 75cv, 2.0 i 150cv, 1.8 i 90cv

VOLKSWAGEN

Golf III, 2.0 GTI 16V 150cv

Passat B3.5, 2.0 i Berline 150cv

Passat B3.5 Variant, 2.0 i Break 150cv

Il figure aussi sur

<http://www.piecesauto.com/fr/Distributeur+d'allumage/BOSCH+0986237671/683.208446.html>

Echange standard: 223,65 € TTC

Coût consigne: 59,80 € TTC

Total avec consigne: 283,45 € TTC

Liste des véhicules compatibles avec cette pièce :

SEAT

CORDOBA I Phase I Voir tous les modèles

2.0 i 16V 150 CV - de 08/1996 à 06/1999

IBIZA II (6K1) Voir tous les modèles

2.0 i 16V 150 CV - de 08/1996 à 08/1999

TOLEDO I (1L) Voir tous les modèles

1.6 i 73 CV - de 05/1991 à 03/1999

1.6 i 71 CV - de 05/1991 à 12/1993

1.6 i 75 CV - de 01/1993 à 03/1999

1.8 i 90 CV - de 11/1993 à 12/1996

2.0 i 16V 150 CV - de 11/1993 à 03/1999

VW

GOLF III (1H1) Voir tous les modèles

2.0 GTI 16V 150 CV - de 08/1992 à 08/1997

PASSAT III & IV (3A2, 35I) Voir tous les modèles

2.0 16V 150 CV - de 01/1994 à 08/1996

PASSAT III & IV Variant (3A5, 35I) Voir tous les modèles

2.0 16V 150 CV - de 01/1994 à 05/1997

Et aussi sur

http://www.mecatechnic.com/GO3_GC32049_FR_Allumeur-Bosch-avec-echange-pour-Golf-3-20-GTi-16s-ABF-037905205M---.htm

Capteur (transmetteur) de régime moteur et de PMH (G28)

Moteur ABF.pdf

- p.20 Localisation, mais l'item 17 a perdu sa ligne repère. Elle figure sur la version papier de ce manuel que j'ai achetée, et c'est la dernière ligne repère en bas à droite.
- p.138 Il fait partie des codes d'erreur du Digifant 3.0
- p.141 Mais il ne fait pas partie des codes d'erreur du Digifant 3.2 !!!
- p.208 Procédure de contrôle

Problèmes moteur 1.6i 100ch, sonde de régime moteur (G28)

<http://www.forumpassat.fr/forum/topic/21914/problemes-moteur-16i-100ch-sonde-de-regime-moteur-g28/>

Golf3 gti 16s de 1997 moteur abf : ne démarre plus :

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet461664.htm>

http://www.toutnet.com/Gobert/dossiers/dossiers.php?val=62_le+capteur+pmh

[Golf 3 GTI] - Le tour minute tombe au point mort

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet485436.htm>

[Golf 3 gti 16 abf] problème capteur pmh/immotronic?

<http://www.golf3forum.org/136975-golf-3-gti-16-abf-probleme-capteur-pmh-immotronic>

Comment le changer :

- [Golf 3 GTI 16V] Probleme faisceau HS: <http://www.golfistes.com/viewtopic.php?p=1079116>
- Haynes Golf 3, p.4B.7
- ABF 2116s qui cale et a du mal a redémarrer: <http://golfistes.com/viewtopic.php?p=1207606>
- Démontage Capteur PMH sur Golf 3 Gti (8s AGG 1996): <http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet440158.htm>
- Apparemment, il faut désaccoupler le moteur du châssis. Voir aussi Haynes Golf / Vento, 2A.15, et aussi déposer le démarreur. Les couples de serrage se trouvent sur Haynes Golf / Vento 2A.2

<http://www.oscaro.com/palpeur-de-regime-gestion-moteur-fae-79103-834979-3896-p>

60.88€ + 4.90 = 65.78 €

Palpeur de régime, gestion moteur FAE : 79103

Référence constructeur (Numéro OEM) :

FACET : 9.0082

HELLA : 6PU 009 110-281

INTERMOTOR : 18860

SIEMENS : 3802110CA - S103957001

VDO : S103957001Z

VW : 037 906 433 A - 037 906 433 B - 037 906 433 C



<http://www.vagdiscount.com/capteur-pmh-golf-3-passat-ibiza-toledo-sharan-20i-g28-p-1947.html>

56.77€



http://www.germanautopartsdirect.co.uk/VOLKSWAGEN-GOLF-MK-3-/-VENTO/c2_577/p3787/CRANKSHAFT-SENSOR-037906433A/product_info.html

$36.57 + 8.23 = 44.8 \text{ £} = 53.74 \text{ €}$



<http://www.topwagen.com/emetteur-dimpulsions-vilebrequin-pour-toledo-moteur-p-319616.html>

41€

Emetteur d'impulsions de vilebrequin pour Toledo 2,0 GTI moteur ABF

Réf. Constructeur : 037906433A, 037906433C

Capteur de PMH du vilebrequin.



<http://www.expressauto24.net/PMH-Capteur-de-position-vilebrequin-S103957001Z-037906433A-037906433C-SEAT-VW>
35€, port inclus



http://www.ebay.fr/itm/CRANKSHAFT-SENSOR-FOR-VW-GOLF-PASSAT-SEAT-IBIZA-CORDOBA-TOLEDO-2-0-037906433A-/330815507140?pt=UK_CarsParts_Vehicles_CarParts_SM&hash=item4d06240ac4
21.40 + 6 de port = 27.40€

<http://www.aliexpress.com/item/for-VW-AUDI-Crankshaft-Position-Sensor-037906433A/558872022.html>
9.80 \$, et 32.29\$ port compris

<http://www.aahmotorsport.com/vw-golf-passat-corrado-polo-sharan-vento-crankshaft-sensor-037906433a-037906433b-1292-p.asp>
14.74 £ port compris = 17.68 €

<http://www.ebay.de/itm/Kurbelwellensensor-OT-Geber-VW-Golf-vglNr-037906433A-/180659994257>
22.30+ 19.90 de port = 42.20 €

<http://www.piecesvoitures.com/pieces-de-voitures/vdo-generateur-d-impulsions-vilebrequin-s103957001z.html>



<http://www.piecesvoitures.com/pieces-de-voitures/febi-bilstein-generateur-d-impulsions-vilebrequin-24508.html>



Le capteur de régime et PMH (G28 sur les notices VAG) a la référence 037906433A, et le mien est d'origine Siemens (voir photos du 05/01/2014).

Liste des équivalences:

<http://www.autopartoo.com/oem/partscrossinterchange.html?search=037906433A>

Liste de voitures et moteurs l'utilisant (ADY, AGG, ABF, 2E, AEP):

<http://www.autocarspare.com/catalog/crankshaft-sensor/037906433a.html>

Je ne trouve pas de marque que je connaisse (genre BOSCH, SIEMENS)
J'hésite entre

modèle FAE :

<http://www.oscaro.com/palpeur-de-regime-gestion-moteur-fae-79103-834979-3896-p>

modèle FEBI :

http://www.germanautopartsdirect.co.uk/VOLKSWAGEN-GOLF-MK-3-/-VENTO/c2_577/p3787/CRANKSHAFT-SENSOR-037906433A/product_info.html

$36.57 + 8.23 = 44.8 \text{ £} = 53.74 \text{ €}$



Modèle FACET:

<http://www.oscaro.com/generateur-d-impulsions-vilebrequin-facet-9-0082-955137-833-p>

Modèle HELLA:

<http://www.oscaro.com/generateur-d-impulsions-vilebrequin-hella-6pu-009-110-281-778488-833-p>

HELLA (2 références différentes), VDO, FEBI, METZGER:

<http://www.rexbo.fr/seal/toledo-i-11-91/2-0-i-16v-3641/capteurs-102747?g=generateur-d-impulsions-vilebrequin>

<http://www.rexbo.de/search?q=037+906+433+A>

FEBI 24508 à 53.90€ + 11.90 = 65.8 €

VDO S103957001Z à 66.10+11.90 = 78 €

Après quelques recherches je crois que je vais prendre FEBI ou VDO (qui semble liée à SIEMENS)

Ben non, finalement j'ai monté un FAE 79103

Gaine fendue pour protection thermique

http://www.ebay.fr/itm/Gaine-fendue-13-mm-/251402413247?pt=JG_FR_Auto_Pt%C3%A8ces&hash=item3a88c064bf

<http://www.conrad.fr/ce/fr/product/601254/Gaine-fendue-de-protection-de-cble-en-P6-int-75-mm-ext-10-mm-noir-LappKabel-SILVYN-Rill-PP61806505?queryFromSuggest=true>

http://www.ebay.fr/itm/Gaine-Annelee-Fendue-Silvyn-6-7X10mm-LappKabel-61806550-Accessoires-cables-/231076137785?pt=FR_YO_MaisonJardin_Bricolage_InstallationElectrique&hash=item35cd360b39

http://stores.ebay.fr/NDG-online/_1.html?_nkw=gaine+annele+fendue&submit=Rechercher

http://www.ebay.fr/itm/Gaine-annele-fendue-diametre-12-mm-longueur-10-metres-G507000024-/321285209575?pt=FR_YO_MaisonJardin_Bricolage_InstallationElectrique&hash=item4ace173de7

http://www.ebay.fr/itm/Gaine-annele-fendue-diametre-7-5-mm-longueur-10-metres-G507000022-/321285209526?pt=FR_YO_MaisonJardin_Bricolage_InstallationElectrique&hash=item4ace173db6

<http://cableorganizer.fr/gaine-tressee-fendue-f6-flame-retardant.html>

<http://cableorganizer.fr/gaine-annelee-fendue-de-couleur.html>

<http://cableorganizer.fr/gaine-flexible-convolute-en-nylon.html>

<http://cableorganizer.fr/gaine-nylon-multi-filament.html>

<http://shop.berner.eu/berner/fr/productgroup/538407>

Démarrreur

Lors du démontage, une pièce en plastique cassée était prisonnière dans le corps du démarreur et s'est échappée quand j'ai tiré sur l'axe. Voir photos du 04 et 05/01/2014

Références (voir photos):

Référence Bosch: 0001107022

Référence VW : 02A911023T

Il y en a pour 153 € en échange standard, et 207€ neuf (et même 99€ neuf, voir lien plus bas!)

<https://www.google.fr/search?q=02A911023T>

<http://www.topwagen.com/demarreur-echange-standard-pour-alhambra-turbo-moteur-p-245162.html>

<http://www.webdealauto.com/fr/demarreur-neuf/bosch-0001107022/300032.235602.html>

Et là à 99€ neuf:

<http://goo.gl/bBzDAA>

J'ai scanné quelques pages des revues techniques:

[RTA_Toledo_démarrreur.pdf](#)

[RTA_Golf_démarrreur.pdf](#)

[Haynes_5A.5_démarrreur.pdf](#)

Fuite d'huile avril 2015

Références :

Description du circuit de lubrification:

d:\GT\VIG\Auto_Moto\Toledo\Lubrification_ABF_RTA_Toledo_554.3_p.120.pdf

Vue éclatée du circuit de lubrification, et couples de serrage:

d:\GT\VIG\Auto_Moto\Toledo\Docs techniques\ABF_MANUAL\ABF Section 17.pdf

Sujet : fuite d'huile Toledo

De : Gérard Tayeb <gerard.tayeb@gmail.com>

Pour : Fred Forest <fred.forest@gmail.com>

> Le 3 mai 2015 11:26, "Gérard Tayeb" <gerard.tayeb@gmail.com> a écrit :

> J'ai une grosse fuite d'huile sur la Toledo et je n'arrive pas à trouver d'où ça vient.

> Bien que ce soit déconseillé, j'ai passé le moteur au karcher avant-hier (laverie du haut de l'avenue Einstein), mais ça ne m'a pas aidé à voir d'où ça vient.

> Regarde les traces laissées en un seul passage en rentrant au garage sur la photo jointe! J'avais un peu laissé chauffer le moteur pour évaporer l'eau du lavage et on dirait que ça a élargi le passage de l'huile car à froid elle coule beaucoup moins.

> Si tu as une idée...

Le 03/05/2015 11:41, Fred Forest a écrit :

> Elle est suffisamment grosse pour la trouver

> Tu en a mis sur le doigt pour identifier l'odeur ?

> Elle est claire donc soit ta dernière vidange est récente soit c'est de l'huile de boîte

> Donc soit le filtre à huile desserré

> Soit un joint de sortie de boîte mais j'y crois moins

> Tu as viré le grand cache plastique ?

Date : Sun, 03 May 2015 12:44:50 +0200

De : Gérard Tayeb <gerard.tayeb@gmail.com>

Pour : Fred Forest <fred.forest@gmail.com>

Oui, j'ai viré le grand cache en plastique.

J'ai fait une vidange il y a très peu de temps, et la semaine dernière le niveau d'huile moteur était en dessous du mini, donc je suis quasi certain que c'est de l'huile moteur.

Par contre, je ne sais guère reconnaître l'huile à l'odeur...

J'ai vérifié le filtre à huile et le bouchon de vidange.

J'ai une autre huile pour la boîte de vitesses, dont il faut seulement vérifier le niveau tous les 30000 kms. J'avoue que ça fait longtemps que je n'ai pas vérifié.

Cet après-midi je vais retourner sous la voiture. Si je trouve quelque chose je te fais signe

Une piste ?

<http://www.topwagen.com/flasque-vilebrequin-avec-joint-spie-pour-cordoba-moteur-p-412615.html>

Flasque de vilebrequin avec joint spie pour Cordoba 2,0 GTI moteur ABF

Réf. TOPWAGEN : 60610328

Réf. Constructeur : 028103171B, 026103171, 026103171D, 026103171B

Infos Produit :

Flasque livrée avec le grand joint spie

Cette pièce se trouve derrière le volant moteur au bout du vilebrequin

Pour modèle après 09/96

A changer sans hésiter en cas de fuite d'huile ou lors du changement de votre embrayage



En fait, c'est le pressostat d'huile situé sur la tête du filtre à huile qui fuyait.

J'ai démonté le cache en plastique sur le dessus du moteur pour y accéder (ce cache maintient les 4 fils de bougies et une durite qui se raccorde au filtre à air), mais en fait ça ne dégage pas plus de place et c'est inutile.

Voir photos du 03/05/2015



La pièce est marquée:

1.6 - 2.0 bar 056919081E

Je l'ai démontée avec une clef plate de 24mm qui est normalement utilisée pour changer les disques de la grosse meuleuse.

Attention, dans le document suivant

[d:\GTVIG\Auto_Moto\Toledo\Docs techniques\ABF MANUAL\ABF Section 17.pdf](d:\GTVIG\Auto_Moto\Toledo\Docs techniques\ABF MANUAL\ABF Section 17.pdf)

il est mentionné que les joints doivent être changés à chaque démontage,

et qu'il y a des couples de serrage à respecter.

J'ai mis une corde sur la clef plate de 24mm et un dynamomètre et j'ai fait tirer par Catherine mais elle a tiré comme une malade et elle a mis 2 fois le couple préconisé : $20 \text{ kgs} \times 0.25 \text{ m} = 5 \text{ kg.m} = 50 \text{ Nm}$ alors que le couple requis est de 25 Nm.

<http://www.oscaro.com/pressostat-d-huile-febi-bilstein-08485-187284-805-p>

Pressostat d'huile FEBI BILSTEIN : 08485

Caractéristiques :

- Article complémentaire / Info complémentaire 2 : avec bague d'étanchéité

- Filetage extérieur [mm] : M10 x 1
- Longueur [mm] : 46
- Longueur du filetage [mm] : 13
- Marquage par teinture : blanc
- Nombre de connexions : 1
- Nombre de pièces nécessaires : 1
- Ouverture de la clé : 24
- Poids [kg] : 0,03
- Points de commutation [bar] : 1,6-2,0
- Surface : zingué

Référence constructeur (Numéro OEM) :

AUDI : 056 919 081 - 056 919 081 E

SEAT : 056 919 081 - 056 919 081 E

VW : 056 919 081 - 056 919 081 E

Autres Références :

AUTOMEGA : 309190081056E

BERU : 0824331034 - SPR017

CALORSTAT by Vernet : OS3530

ERA : 330337 - 600.970

FACET : 7.0045

FAE : 4031

FEBI BILSTEIN : 8485

HELLA : 6ZL 003 259-441 - 6ZL 003 259-471

HERTH+BUSS ELPARTS : 70541049

JP GROUP : 8193500200 - 8193500202 - 8193500209 - 919086002 - 919086002OE

MAGNETI MARELLI : 510050010400

MEAT & DORIA : 72010

METZGER : 0910021

MEYLE : 100 919 0025

PEX : 3.00.045

QH Talbros : XOPS29

QUINTON HAZELL : XOPS29

SWAG : 30 23 0001

TOPRAN : 101 107

TRUCKTEC AUTOMOTIVE : 07.42.003

TRW : 600970

VEMO : 15-99-1995 - V15-99-1995

http://shicaro.com/?action=catalog_price_view&code=056919081

http://shicaro.com/?action=catalog_part_info_view&code=08485&id_brand=101&item_code=FB_08485&id_provider=147590&return=action%3Dcatalog_price_view%26code%3D056919081

Liens intéressants pour les diagnostics

Problème ABF et Digifant 3.2: ratés moteurs, bobine et relais.

Analyse technique profonde:

http://www.tiepie.com/uk/automotive/GMTO/VW_Golf_problem.html

[Pbs ratés moteur - Bobine et relais.pdf](#)

Digifant theory & operation

<http://vanagonparts.com/digifant.html>

[Digifant Theory & Operation.pdf](#)

Sujet : problèmes moteur Golf III GTI

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet416029.htm>

[Sujet: "Golf3 gti 16s de 1997 moteur abf : ne démarre plus"](#)

[Plein de conseils pour les diagnostics](#): pompe à essence, relais, klaxon et Neiman, test du transmetteur de régime,

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet461664.htm>

[Topic sur une panne de coupures moteur](#)

Toutes les causes y sont traitées : allumeur, capteur PMH, relais 30, capteur Hall, relais de pompe à essence 167, etc.

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet381036.htm>

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet381036.htm>

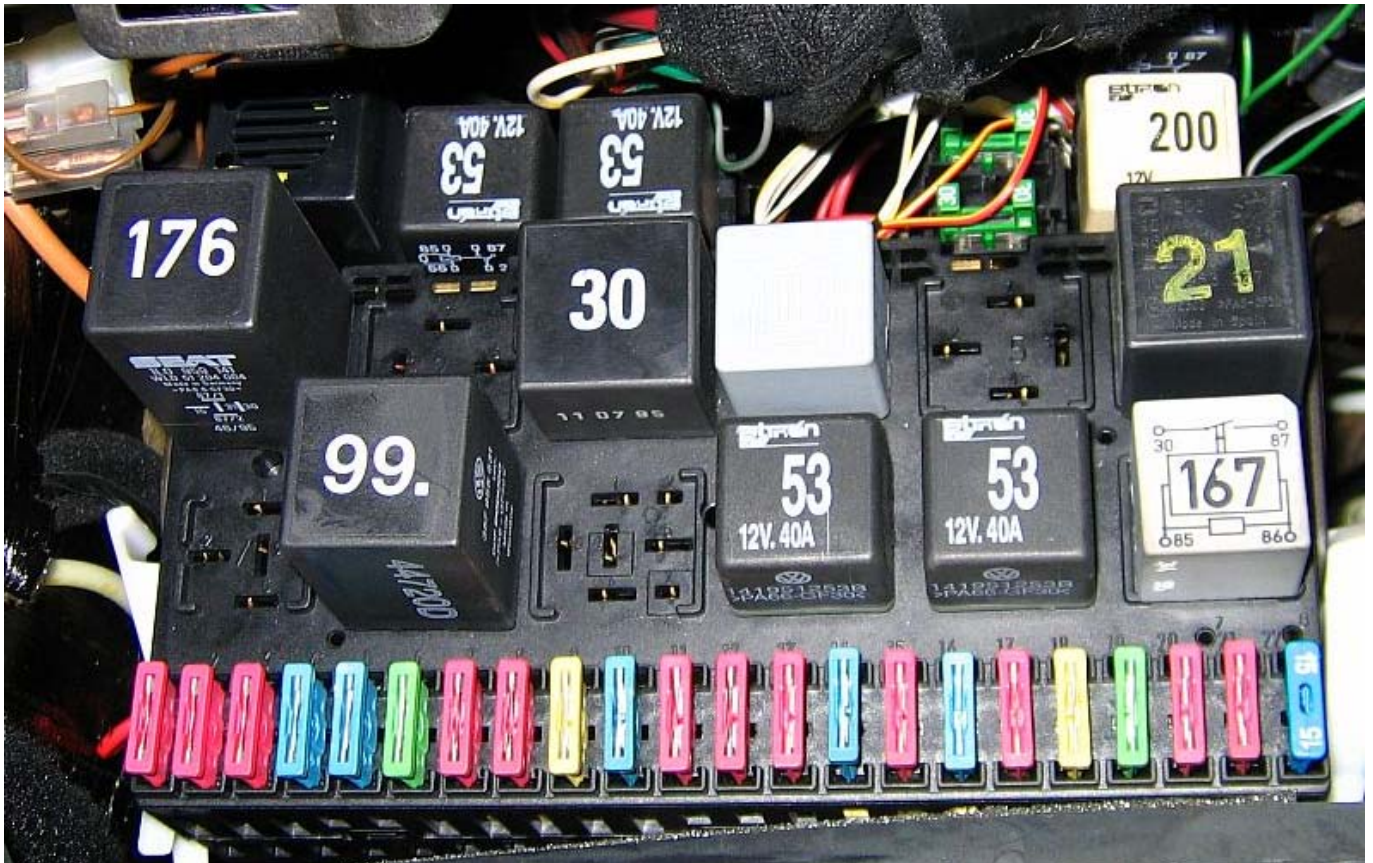
On y lit par exemple (à vérifier car il y a souvent pas mal de conneries dans les forums):

- sur le Digifant il n'y a pas de capteur PMH sur le volant moteur : c'est la sonde Hall qui fait office de capteur de vitesse et position
- [Vu que ton compte-tours tombe brutalement à zéro](#), il faudra probablement chercher du côté du capteur G28 sur le vilebrequin. A moins que ce soit une panne d'alim du boîtier moteur, ou le boîtier moteur lui-même.

[Problèmes de relais:](#)

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet381036-70.htm#t14725113>

Relais:



<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501-70.htm#t15074537>

- 21 semblerait être pour les clignotants
- 99 semblerait être pour la temporisation des essuie glace ?
- 53 de gauche: antibrouillards ?
- 53 de droite: klaxon ?

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501.htm>

Coupures sur golf 3 gti 16s; relais 30 et 167

167 alimente la pompe à essence (parfois c'est un 80 à la place).

30 alimente le calculateur.

Si un des 2 déconne, le moteur cale.

Et ça arrive; contacts piqués, ou soudures du relais 30 à reprendre.

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501.htm#t15072013>

Certaine fois elle ne démarre pas du premier coup. il faut s'y reprendre a 2 ou 3 fois certaine fois. Ensuite, au moment ou elle démarre ca sent un peu l'essence.

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501-35.htm#t15074302> :

Vous avez bien un moteur ABF ? Sur ma RTA, sur le schéma, le 30 alimente le calculateur, sauf en phase de démarrage (un fil venant du neiman alimente directement le calculo on dirait...).

Votre moteur tient une fois démarré ?

Tester aussi la diode du relais 30:

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet365501-70.htm#t15075679>

Sur ce document en allemand, ils semblent dire que les relais 30 noirs sont mauvais, et qu'ils sont remplacés par des blancs ou gris:

http://www.seat-toledo.de/cms/readarticle.php?article_id=30

sa traduction:

http://translate.google.com/translate?u=http%3A%2F%2Fwww.seat-toledo.de%2Fcms%2Freadarticle.php%3Farticle_id%3D30&langpair=de%7Cfr&hl=fr&ie=UTF-8

Idem ici:

<http://translate.google.com/translate?u=http%3A%2F%2Fwww.pkw-forum.de%2Findex.php%3Fs%3D13d8a9eb9639ab919ec69cfd41372d67%26showtopic%3D13591&langpair=de%7Cfr&hl=f>

r&ie=UTF-8

Moteur 16S ABF :
<http://electricboy2.free.fr/>

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/section12/sujet410326.htm>
=> [filtre debitmetre digifant golf3.jpg](#)

<http://www.golfistes.com/viewtopic.php?t=69586&view=next&sid=717a2041849fc4eefbda1010b69863c1>
Si défaut de pompe immergée, pas trop de problèmes quand le réservoir est plein, mais problèmes quand le réservoir est vide

Adresses:

Garage conseillé par Michel PONS
<http://www.alpes-automobiles.com>
Le patron (Max = Massimo DE STEFANO) est un ancien mécano Volkswagen qui a suivi des formations
Garage Alpes Automobiles
Lotissement Guillermin, 05600 Saint Crépin
tél. 0492454345 ou 0492451657
Mobile : 06 10 39 20 58

Appel du 19/7/10 : super sympa
contrôler la douille qui est derrière le neiman

Le 15/05/13, Max ne travaille plus chez Alpes Automobiles, mais à Embrun chez (rodis ? rodi?).
Il a le même no de mobile 06 10 39 20 58
hamax@wanadoo.fr
A voir:

- Transmetteur Hall, il peut prendre du jeu. 3 fils. les fils peuvent se couper ou avoir de mauvais contacts
- capteur PMH
- Platine de servitude (qui porte les fusibles): oxydation, ponts de contacts fissurés ou coupés. A voir en premier compte tenu de l'inondation et des divers autres soucis électriques

<http://www.golf3forum.org/offre-mes-services-f49/autoprog-technology-t10904.htm>

Club GTI > Technical > Engines > 16-valve :
<http://www.clubgti.com/forum/forumdisplay.php?s=7844284d19e2dc074f05f886bcf53339&f=136>

Logiciels de diagnostic et raccordement

Déplacé dans
[diagnostics_auto.doc](#)

Historique des révisions pour les problèmes de la première année:

1. Révision du 20/12/96 (kilométrage: 10270 km), défaut signalé oralement, et consigné sur rapport de révision. Vidange et changement filtre huile. **Probablement foiré 2 vis et abîmé filetage d'un goujon maintenant le cache plastique sous le moteur.**

Huile légèrement en dessus du coude du maxi.

2. Lettre à SEAT Mikec signalant les défauts de fonctionnement, communiquée pour le contrôle du 20/01/97. Ordre de travail et rapports de l'ordinateur, contrôle du 20/01/97 (kilométrage: 10734 km).
3. 3/3/97: changement des bougies par Mikec: sans effet.

	Compteur	Journalier	Ordinateur
Avant	12313	84.2	
Après	12321	92.0	
Différence	8	7.8	

4. 6/3/97: changement de la sonde lambda par Mikec: sans effet.

Un éclat de peinture à la portière conducteur.

	Compteur	Journalier	Ordinateur
Avant	12447	217.6	219
Après	12462	233.2	0
Différence	15	15.6	

5. 20/3/97 (kilométrage: 12606 km): amené la voiture pour remplacement du calculateur d'allumage et d'injection par Mikec: mais le calculateur commandé n'était pas le bon.

Compteur: aucun changement de kilométrage.

6. 26/3/97: remplacement du calculateur d'allumage et d'injection par Mikec: sans effet.

	Compteur	Journalier
Avant	12723	494.3
Après	12724	495.3

7. 7/4/97: Mikec --> Mécanique Ventes Automobiles (Vitrolles), récupérée le 11/4/97, panne non trouvée.

	Compteur	Journalier	Ordinateur
Avant	12864	635.1	142km
Après	12906	676.9	2h39 - 42km - plus de 20 litres/100
Différence	42	41.8	

Le compteur a certainement été débranché, car le **cache de la batterie est au fond du moteur**, l'horloge n'est plus à l'heure, et l'autoradio est en mode "safe". L'ordinateur aurait donc dû indiquer un kilométrage moindre que le compteur.

Nota: de Mikec à MVA: 15km.

Fils de bougies croisés et mal clipsés, le capuchon orange est passé de la bougie 2 à la bougie 4 (d'après Mr Orré, essai de bougies Platinium). Niveau d'huile complété (avant: en dessous du coude du maxi; après: légèrement au dessus).

L'huile goutte abondamment du moteur, car le cache plastique sous le moteur est gorgé d'huile. Par tel du 15/4/97: ils en sont conscients; ils me laveront le moteur.

Trouvé un bouchon en plastique et un anneau caoutchouc dans le cache plastique sous le moteur. L'anneau caoutchouc provient de la fixation du filtre à air.

Le filtre à air a été légèrement déchiré.

Traces blanches un peu partout: n'auraient-ils pas vidangé le circuit de refroidissement (remplacement sonde de température?).

Le tuyau communiquant la dépression de la tubulure d'admission au calculateur est mal enfoncé et n'a plus de collier.

Le clip de fixation du tuyau de lave-glace à la charnière du capot est cassé.

La climatisation ne fonctionne plus.

D'après Edouard (Mikec), MVA a vérifié les compressions, changé les sondes de température, changé ou vérifié le faisceau de fils électriques au niveau de l'allumeur.

8. 22/4/97: Mécanique Ventes Automobiles (Vitrolles), récupérée le 30/4/97,

	Compteur	Journalier	Ordinateur	Radio
Avant	14046	54.3	22km	
Après	14075	83.2	1h58, 51km, 26km/h, 12.7 lit/100	pas en Safe
Différence	29	28.9	29km	

Changé la pompe à huile: sans effet. **Le cache du levier de vitesses est déboîté.** Ils ont probablement dû toucher à la boîte de vitesses pour accéder à la pompe à huile.

Explication pour la climatisation: lors de la précédente visite chez MVA, une sonde de température a été remplacée par une sonde inadaptée => la clim ne fonctionnait plus, et c'était probablement aussi la raison pour laquelle le moteur fonctionnait très mal.

Remis une sonde correcte => la clim fonctionne.

Changé sonde lambda: sans effet apparent. **Le clip de fixation reliant la gaine à un tuyau métallique n'est pas en place.**

L'huile goutte abondamment du moteur, car le cache plastique sous le moteur est gorgé d'huile (je l'ai nettoyé).

Le niveau d'huile est environ 1cm au dessus du maxi. J'ai aspiré 1 litre d'huile par la jauge, et le niveau est encore au "maxi" ! **Quelle huile ont-ils mis?** En principe, ils ont remis la même, mais pourquoi alors le niveau était-il nettement supérieur au niveau initial?

9. 5/5/97: Mécanique Ventes Automobiles (Vitrolles), récupérée le 9/5/97,

	Compteur	Journalier	Ordinateur	Radio
Avant	14205	213.6	6h09, 183km, 30km/h, 10.5 lit/100	
Après	14261	269.8	7h44, 239km, 31km/h, 10.8 lit/100	pas en Safe
Différence	56	56.2	56km	

Changement d'un des détecteurs de cliquetis (côté passager).

10. 21/5/97: Mécanique Ventes Automobiles (Vitrolles), récupérée le 27/5/97,

	Compteur	Journalier	Ordinateur	Radio
Avant	14487	33		
Après	14567	113.2	3h34, 114km, 32km/h, 11.6 lit/100	pas en Safe
Différence	80	80.2		

Panne résolue par remplacement de la bobine (l'ancienne était noire, la nouvelle couleur métal).

Moteur impeccablement nettoyé.

Les 2 clips en plastique permettant d'attacher entre eux les fils de bougies ont disparu.

La pièce orange permettant de retirer les bougies a disparu.

Les codes ne fonctionnent plus.

Peinture rayée sur le coffre, et de nombreuses petites rayures et petits éclats près du moteur.

- 10b. 30/5/97: Citroën Castagno: contrôle pollution parfait.

11. 30/5/97: Mécanique Ventes Automobiles

La panne des codes provient d'un relais situé dans le tableau de fusibles qui a un mauvais contact. J'en ai commandé un car pas disponible. En attendant, si le relais ne fonctionne plus, le sortir et court-circuiter les bornes 30 et 87 (à vérifier). Récupéré la pièce orange permettant de retirer les bougies.

Quand on démarre codes allumés et frein à main serré, il arrive que le voyant d'ABS orange et le voyant de freins rouge restent allumés. Idem si on démarre avec le dégivrage de la lunette AR en route. Dans ce cas, le freinage est dangereux (essai: la voiture a dérapé de l'arrière et s'est mise en travers). Au moyen de l'ordinateur de diagnostic, on a vérifié que le défaut provient d'une "tension signal de bord b30 en dehors tolérance".

J'ai montré la légère fuite d'huile au joint de couvre culasse à Mr Orré.

12. **Révision à 27201 km chez Volkswagen MVA Vitrolles:**

- Facturation dépose & repose tambours de freins AR (alors que ce sont des disques)! Prétendent que les plaquettes de freins AR sont à moitié usées.
- Ils prétendent avoir fait la vidange du liquide de refroidissement alors qu'ils ne l'ont pas faite (travail derrière le garage, sans démonter le cache plastique sous le moteur, donc impossible de débrancher la durit du radiateur, n'ont utilisé qu'un ¼ de litre de G11 qu'ils ont probablement versé par terre, ainsi que 2 de mes bouteilles d'eau distillée).
- Bougies non conformes.
- Filtre à huile non conforme.
- Ont prétendu avoir vidangé le liquide de freins, mais j'ai des doutes.
- Le reste des travaux demandé n'a certainement pas été fait (contrôle du niveau de la boîte de vitesses, réinitialisation de l'ordinateur de bord, vérification à l'ordinateur de contrôle: en particulier airbags, ABS, gestion électronique).

13. **Révision à 49003 km chez Volkswagen MVA St Victoret (septembre à décembre 2000):**

Réparations liées à l'inondation:

- Vitres électriques → changé le boîtier de commande
- Airbags → changé le boîtier de commande
- Eau dans le phare gauche → traces à l'intérieur du phare après séchage → phare changé
- Fixation du pare-feu du pot d'échappement arrière

- Catalyseur → changé
- Kit agrafes d'intérieur
- Caches de bas de caisse G et D porte AV

Révision:

- Vidange, changement filtre à huile

14. **Contrôle MVA St Victoret (18/04/2002):**

Problèmes de démarrage (impossible de démarrer à plusieurs reprises). Ils ont testé la voiture sans rien trouver. Au moment de me la rendre, impossible de démarrer. Testée à nouveau, cela a donné les 2 défauts suivants:

1 défaut reconnu

01276 016

Pompe hydraulique ABS-V64

Signal en dehors de la tolérance

Défaut apparu sporadiquement

1 défaut reconnu

00546 027

Cable des données défectueux

Signal non plausible

Orre m'a conseillé de m'adresser de sa part à Mikec pour des contrôles.

Mais comme la voiture s'est remise à fonctionner normalement, je n'ai rien fait.

NE PAS OUBLIER DE PRENDRE LA CARTE D'OUVERTURE DU PORTAIL DE LA FAC AVANT D'AMENER LA TOLEDO EN REVISION

DIGIFANT / ECU

Références:

RTA Toledo

RTA 554.3 : nouvelle RTA Toledo

RTA Golf & Vento: 1ère partie (moteurs essence) + évolution (Golf III, à partir p.95)

Haynes Golf III & Vento

http://en.wikipedia.org/wiki/Digifant_Engine_Management_system

Ils y disent que beaucoup de problèmes du Digifant proviennent d'un défaut du capteur de température d'eau

J'ai un **Digifant 3.2** d'après le rapport donné par l'ordinateur de contrôle de SEAT (visite du 20/01/97)

D'après **Pbs ratés moteur - Bobine et relais.pdf**, le Digifant 3.2 serait un système d'injection "monopoint". C'est faux.

D'après ce qu'on lit sur le web, c'est un multipoint !

Haynes dit également que c'est un multipoint (p.4B1). Idem dans RTA Golf III, p.109

VAG-COM / VCDS donne des références précises pour

Part No: 037 906 024 AE <<< c'est très précisément ce qui est marqué sur la centrale (voir plus loin)

Component: DIGIFANT 3.2 1820

VCID: 55AB9F8DAF1A771

Position des capteurs et modules en relation avec le Digifant: (RTA Golf III, p.116) (**Revue technique. VW. LEA. Golf III VENTO 1992 à 1997\Moteur 1,8 et 2 l.PDF**, p.40 & 54)

Capteurs et modules en relation avec le Digifant (RTA Golf, p.19 - Voir aussi le tableau de contrôle aux bornes du connecteur du calculateur: RTA Golf, p.22 & 116).

A: Allumage; I: Injection, D: Départ à froid; M: phase de réchauffement; R: phase de Ralenti

- AIDMR: appareil de commande du Digifant (RTA Golf III, p.115)
- AIDMR: divers raccords électriques du Digifant (RTA Golf III, p.115)
- AIDMR: relais d'alimentation en courant du Digifant (RTA Golf III, p.117)
- **ADR: transmetteur Hall, placé dans l'allumeur (RTA Golf III, p.105 & 115 - Haynes, p.5B3 & 5B4 - RTA 554.3, p.123)**
- AIDR: transmetteur de régime moteur (RTA Golf III, p.116 & 117 - Haynes, p.4B7)
Nota: il semble que le transmetteur de Hall soit destiné à la rupture du courant primaire dans la bobine (RTA Golf III, p.105 & 115), et qu'il soit différent du transmetteur de régime moteur (RTA Golf III, p.117). Sur les anciens modèles, le transmetteur de Hall semblait aussi fournir l'indication de régime moteur (RTA Golf, p.19).
- A: 2 détecteurs de cliquetis sur le bloc-cylindres (RTA Golf III, p.105 & 117 - Fonctionnement: Haynes p.5B1 - Haynes, p.5B4).
Schéma sur **Revue technique. VW. LEA. Golf III VENTO 1992 à 1997\Moteur 1,8 et 2 l.PDF**, p. 40
- AIDMR: sonde de température moteur (liquide refroidissement) (RTA Golf III, p.105 - Haynes p.3.5 & 4B7)
- AI: sonde de température d'air d'admission (RTA Golf III, p.105 & 117 - Haynes, p.4B7 - RTA 554.3, p.122)
- AI: potentiomètre (contacteur) du papillon (état de charge du moteur), situé sur boîtier de papillon. **Doit être synchronisé au calculateur par un appareil VW spécifique** (RTA Golf III, p.105 & 117 - Haynes, p.4B6)
- AI: dépression dans tubulure d'admission: liaison directe du boîtier de papillon au calculateur par un tuyau: (Haynes, p.4B7)
- R: contacteur de ralenti, situé sur boîtier de papillon (RTA Golf III, p.105 & 116)
- R: clapet (soupape) de stabilisation de ralenti situé en avant du moteur (RTA Golf III, p.105 & 117 - Haynes, p.4B7).
Nota: le contacteur de ralenti fournit une indication de la charge du moteur à la centrale, qui commande en retour le clapet de stabilisation: électroaimant qui régule la section de passage d'air, agissant ainsi sur le ralenti (RTA Golf, p.19 & 21)
- I: injecteurs (RTA Golf III, p.117)
- I: régulateur de pression d'essence asservi à la pression de l'air d'admission, situé sur la rampe d'injection (RTA Golf III, p.105 - Haynes, p.4B8 - RTA 554.3, p.122)
- IM: temps d'action du démarreur (RTA Golf III, p.19 & 117)
- I: pompe(s) à essence (RTA Golf III, p.105 & 115 - RTA 554.3, p.122)
- I: relais de pompe à essence (RTA Golf III, p.115)
- AIDM: sonde lambda (RTA Golf III, p.105 - Haynes, p.4B8, 4D0 - Description des modèles injection monopoint, chauffée ou non: Haynes p.4A5). **Envoie au calculateur un signal sur teneur en oxygène des gaz d'échappement quand sa température atteint 300°C.** A réchauffage électrique interne, mais le module de commande de chauffage a été supprimé à partir d'octobre 94 sur les Golf (RTA Golf III, p.115). Pourtant, les couleurs des 4 fils correspondent, et il semblerait que le chauffage de la sonde existe toujours, mais qu'il soit commandé différemment.
- **IDMR: électrovanne de filtre à charbon actif: ne s'ouvre qu'à chaud et moteur en charge, pour éviter mélange trop riche, en particulier à froid et au ralenti (RTA Golf III, p.105 - Haynes, p.4D1)**
- A: module de puissance: circuit d'amplification + bobine (RTA Golf III, p.105 & 115 - Haynes, p.5B2 - RTA 554.3, p.123)
- résistance chauffante, pour aération du carter moteur (RTA Golf III, p.105 & 117)
- appareil de commande de l'antidémarrage codé avec transpondeur (RTA Golf III, p.117)
- prise d'auto diagnostic (RTA Golf III, p.117, le câblage semble avoir changé ou disparu? en 10/94, voir légende - RTA Golf III, p.110: il semble que les contrôles se fassent directement au connecteur du calculateur)
- I: connexion au capteur de vitesse (RTA Golf III, p.117 - Haynes, p.4B2 & 4B7)
- connexion au climatiseur (RTA Golf III, p.117 - Haynes, p.3.10)
- ordinateur de bord?

- I: appareil de commande pour chauffage sonde lambda (supprimé sur les Golf en 10/94) (RTA Golf III, p.115)
- A: débitmètre d'air: n'existe pas sur le moteur ABF (Haynes, p.4B6)
- I: injecteur de départ à froid: ne semble pas exister sur le moteur ABF (Haynes, p.4B7)

Organes d'injection ou d'allumage qui ne semblent pas directement connectés au Digifant:

- A: bougies (RTA Golf III, p.106)
- A: distributeur d'allumage (Haynes, p.5B3 & 5B4)
- A: position vilebrequin (en prise sur distributeur d'allumage) (Haynes, p.5B1)
- A: Avance à l'allumage (Haynes, p.4B9 & 5B4)
- Tuyaux de reniflards (Haynes, p.4B9)
- I: filtre à essence (Haynes, p.4B8)
- I: filtre à air (Haynes, p.4B2).
- I: thermocontact définissant le mélange air chaud / air froid à l'intérieur du filtre à air (Haynes, p.4B3 - Voir plus bas)

Auto adaptation du calculateur aux variations des paramètres du moteur: Haynes, p.4B2 & 5A2

A contrôler?:

- Soupape de stabilisation du ralenti. Doit bourdonner quand on met le contact (RTA Golf, p.19 & 21 - Haynes, p.4B7)
- Contacteur de ralenti (RTA Golf, p.109)

Quelles sont les différences avec le moteur des Golf III GTI? Si aucune, envisager échange de composants avec une Golf.

Ne pas rouler si la voiture a des ratés: risque d'endommager le pot catalytique (Haynes, p.4D4 - Manuel d'instructions Toledo, p.134)

<http://passiongolfgti.com/newForum/viewtopic.php?f=2&t=7999&start=15>

Messagepar marignan83 sur Sam 24 Déc 2005 07:52

Voilà la liste des éléments raccordés au calculateur Digifan et qui sont tous susceptibles de provoquer un dysfonctionnement soit par une panne de l'élément lui même, soit par un défaut de câblage :

- Injecteurs
- Module TSZ
- Transmetteur T° liquide refroidissement
- Contacteur de ralenti
- Potentiomètre pour débitmètre d'air
- Transmetteur de T° d'air d'admission
- Relais de pompe à carburant
- Transmetteur de Hall
- Détecteur de cliquetis
- Soupape de stabilisation de ralenti (327 €)
- Compresseur de clim (option)
- Sonde Lambda (166 €)

Et puis la liste des autres éléments qui peuvent aussi tomber en panne et/ou perturber le fonctionnement:

- Régulateur de pression de carburant (85.54 €)
- Contacteur de pleine charge
- Soupape de régulation de pression pour aération du carter moteur
- Soupape de coupure pour réservoir à charbon actif
- Réchauffage de la tubulure d'admission
- Pot catalytique (env 600 €)
- Calculateur (env 1000 €)
- Débitmètre (529 €)

J'ai mis les prix sur ce que je suis déjà intervenu entre parenthèses.

Et il reste bien sûr tous les autres qui sont communs aux deux systèmes tels que le Module TSZ + transmetteur de Hall (déjà dit mais commun :wink:), l'allumeur, les flexibles, raccords, connecteurs, la (les) pompes, filtre, etc... et qui peuvent provoquer des pannes sur les deux systèmes sauf que le diagnostic peut être plus difficile sur le PB à cause des interactions sur le calculateur.

Tandis que sur le K-Jet, l'expérience prouve qu'à part la pompe et/ou l'accumulateur qui ont une durée de vie de 20 à 25 ans, on ne change rien ou bien c'est anecdotique comme les injecteurs par exemple (d'origine sur la mienne - je touche du bois :wink:).

En effet, les pannes sont quasiment toujours d'origine connectique/câblage ce qui se passera forcément lorsque les PB auront 20 ans et plus.

Un excellent post sur un gars qui avait des problèmes de centrale et qui a remplacé une 037 906 024 BE par une 037 906 024 AB [GOLF 3 GTI 16 ABF] problème immotronic

<http://www.forum-auto.com/pole-technique/mecanique-electronique/sujet585701.htm>

Peut on remplacer un 024 be avec immotronic par un 024 ab sans immotronic? Réponse oui si on pete les detrompeurs.

Moteur ABF / Digifant (manuel de réparation VW)

Moteur ABF.pdf est issu de

<http://gourm.free.fr/divers/Moteur%20ABF.pdf>

Les pages 1 à 128 correspondent exactement à la version électronique du "Manuel de réparation Golf Vento depuis 1992, moteur ABF" que j'ai acheté 32€ le 25/12/2013 !

Les pages suivantes décrivent le DIGIFANT dans ses versions adaptées au moteur ABF, avec une procédure de diagnostic !!!
On a un document similaire (scan d'une version papier du système d'injection Digifant pour les moteurs 2E), avec sommaire, dans <http://corrado.elec.free.fr/rta%20Corrado/allumage-injection-2L-8s%20.pdf>
que j'ai également récupéré dans
[allumage-injection-2L-8s.pdf](#)

Pages

- 1 à 128 correspondent exactement à la version électronique du "Manuel de réparation Golf Vento depuis 1992, moteur ABF" que j'ai acheté 32€ le 25/12/2013
- 130 Système de mémoire des défauts du Digifant
- 239 Diagnostic de la sonde (transmetteur) de Hall
- 243 Diagnostic de la bobine (transformateur d'allumage)

Test des sondes de température:

Voir RTA Golf III, p. 105 (pour données) et 116 (pour la localisation dans le moteur).

NOTA: l'indication de température d'eau au tableau de bord (aiguille) est indépendante de la sonde de température d'eau vissée sur le bloc moteur (pas de changement en débranchant cette sonde. Couper le contact par précaution avant de débrancher ou rebrancher la sonde). **Il doit donc exister un autre capteur de température d'eau.**

Où est le capteur de température d'huile utilisé par l'ordinateur?

Le 13/4/97:

θ	17°C	augmentation θ (sèche cheveux)	moteur chaud
sonde température air	2.83 kΩ	diminue	
sonde température eau	2.85 kΩ		180 Ω

Le 1/5/97:

θ	26°C sur le bloc moteur, probablement un peu moins au niveau de la sonde air	moteur chaud: huile 88°C, eau graduation 6
sonde température air	2.48 kΩ	
sonde température eau	1.93 kΩ	220 Ω

Le 24/12/2013:

sonde	date	temp	Ω	remarques
air	24/12/2013	19°C	2500	température mesurée au Checktemp
eau	24/12/2013	21°C	2300	température mesurée au Checktemp
eau	24/12/2013	98°C	235	température mesurée avec VCDS / Measuring blocks / Group 001
air	24/12/2013	38°C	1300	température mesurée avec VCDS / Measuring blocks / Group 002

VCDS Release 11.11.3: 01-Engine, Measuring Blocks / Basic Settings

Sample Rate: 0.2 -

Label File: REDIR FAIL

VCDS

Measuring Blocks

Group 000 Up Go! 035 131 007 202 166 000 000 025 042 240
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Group 001 Up Go! 378 94°C 0.45 V 00000000
RPM Temperature Voltage Bin. Bits

Group 002 Up Go! 378 21.42 ms 12.28 V 38°C
RPM Inj. On Time Voltage Temperature

Refer to Service Manual! Add to Log

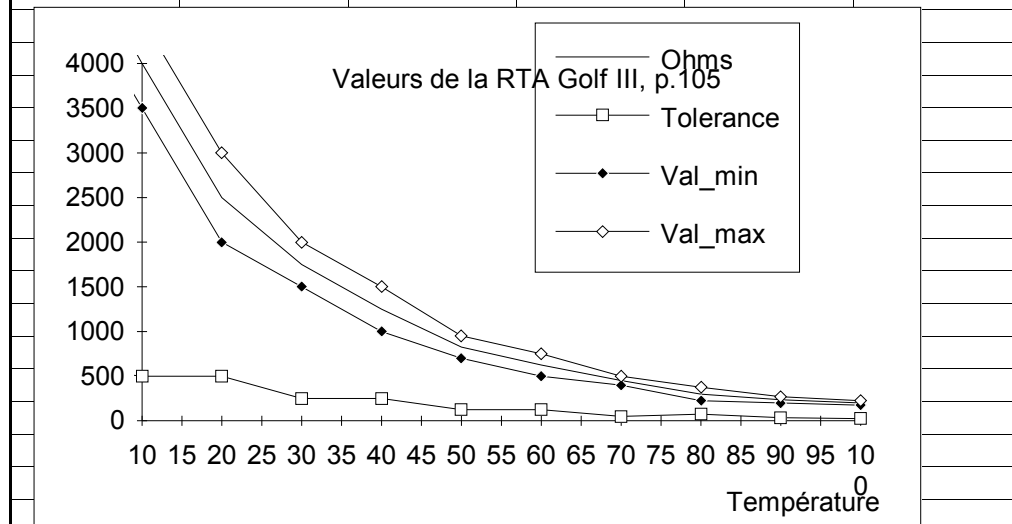
Switch To Basic Settings Done, Go Back Graph Log

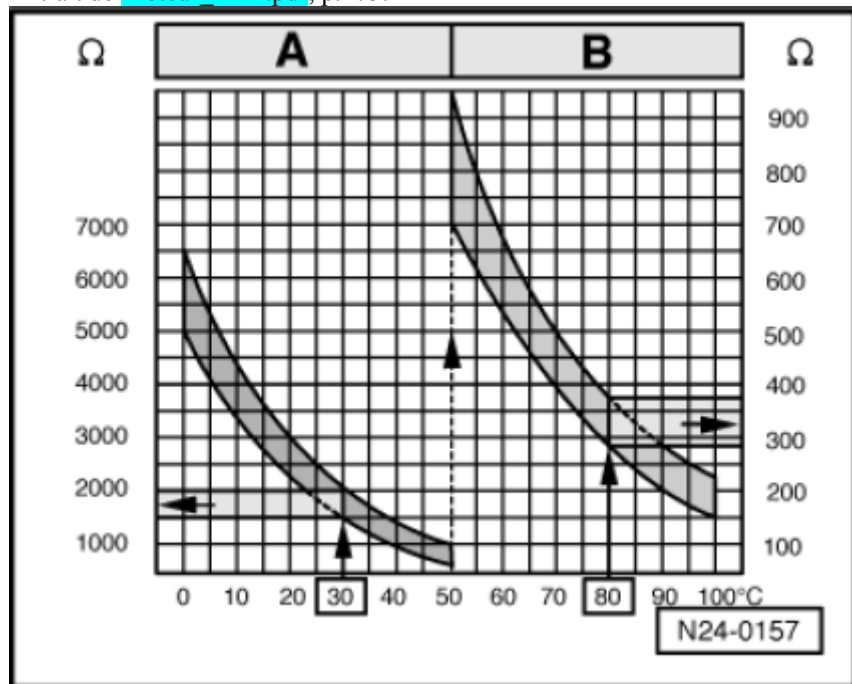
Nota: ces deux indications de VCDS sont directement corrélées à la valeur de la résistance de chacune des deux sondes. Si on débranche une des sondes, la mesure VCDS associée tombe immédiatement à - 40°C.

Voir également [Moteur_ABF.pdf](#), page 200 et suivantes

Valeurs données par RTA Golf III, p.105 (mais sont-elles les bonnes ?), et devraient être les mêmes pour la sonde de température d'eau et celle de température d'air:

Temp	Ohms	Tolerance	Val_min	Val_max
0	5600	600	5000	6200
10	4000	500	3500	4500
20	2500	500	2000	3000
30	1750	250	1500	2000
40	1250	250	1000	1500
50	825	125	700	950
60	625	125	500	750
70	450	50	400	500
80	300	75	225	375
90	235	35	200	270
100	200	25	175	225





Centrale électronique

Pour démonter la centrale, il faut d'abord enlever la durite, ce qui permet ensuite de déverrouiller le connecteur électrique (le levier doit glisser sur la gauche, largement plus loin que l'endroit où se trouve la durite).

Photos prises le 16/6/2010

Il est marqué sur la centrale:

SIEMENS 5WP4 167

037 906 024 AE

(ou tout attaché: 037906024AE, 037906024)

Made in Germany

SME-N

4 36/95

00FG005015

FG00180 0006

On en trouve à 240£ sur <http://www.bba-reman.com>

037 906 024 AE est la référence de l'ECU (calculateur)

En cherchant 037906024AE sur google, je suis arrivé sur la compagnie BBA Reman qui répare les ECU. Elle peut même prêter une ECU 3 jours, et si ça ne change rien ils la reprennent et la remboursent:

http://www.bba-reman.com/content.aspx?content=electronic_fuel_injection_engine_management_units&commfail=true

Bosch Car Service

<http://www.bosch-service.fr/index.html>

Garage Formule Auto

70 et 97 rue Saint-Pierre (près de la Plaine), 13005 Marseille

Tel : 04 91 47 09 19, Fax : 04 91 47 18 85

E-mail : formuleauto@wanadoo.fr

Horaires : 8h-12h00 et 14h-18h00

<http://www.formule-auto.fr/>

SODEVA

64 bd Camille Flammarion, 13001 Marseille

Tel : 04 91 08 03 07, Fax : 04 91 50 89 98

E-mail : philippe.greco@free.fr

Horaires : 8h-12h/14h-18h30 - Ven 17h30 - Sam 8h-12h

Delta Embrayage

103, boulevard de la Barasse - 13011 Marseille

Tel : 04 91 36 27 66 - Fax : 04 91 24 84 03

E-mail : deltaembrayage@wanadoo.fr

Horaires : 8h-12h et 13h-19h

<http://www.delta-embrayage.fr/>

Garage Notre Dame du Mont

12 place Notre Dame du Mont (près de la Plaine) - 13006 Marseille

Tel : 04 91 48 60 49 - Fax : 04 91 48 60 49

E-mail : bcs-gndm@orange.fr

Horaires : 7h-21h Lun au Sam inclus

Sun'Auto

160 avenue Jean Lombard - 13011 Marseille

Tel : 04 91 08 72 43 - Fax : 04 91 45 14 81

E-mail : contact@carscity.fr

Horaires : 8h-12h00 et 14h-18h30 Sam 8h-12h30

Mecaluck

Zone Industrielle - 4, avenue Fresnel - 13470 Carnoux en Provence

Tel : 04 42 73 42 82 - Fax : 04 42 73 43 31

E-mail : mecaluck@wanadoo.fr

Horaires : 9h-12h et 14h-18h Lun au Ven

<http://www.garage-gpl-mecaluck.com/>

Spécialiste dans le domaine des pannes et réparations et diagnostic d'injection électronique et carburation.

Garage des Calanques du Mugel

Chemin de Roumagoua - 13600 La Ciotat

Tel : 04 42 83 96 33 - Fax : 04 42 71 51 73

E-mail : garage.des.calanques@wanadoo.fr

Horaires : 8h-12h30 et 14h-20h Sam 8h-12h30

Thermocontact définissant le mélange air chaud / air froid à l'intérieur du filtre à air (Haynes, p.4B3)

Fonction: selon la température de l'air admis, dirige la dépression du boîtier de papillon vers la capsule commandant le volet permettant de doser l'air extérieur et l'air réchauffé par le collecteur d'échappement.

Il est situé dans le filtre à air, et en sort par 2 petits tuyaux sur le côté:

- tuyau supérieur noir, vers boîtier de papillon,

- tuyau inférieur blanc, vers la capsule à dépression de commande du volet située dans la partie inférieure du filtre.

Le fonctionnement paraît anormal:

- A température ambiante (20°C), sans rien démonter, débrancher le tuyau allant au boîtier de papillon, le remplacer par un tuyau PVC. On peut aspirer à la bouche. Il y a donc une entrée d'air au niveau du boîtier de papillon. Est-ce normal?
- A température ambiante (20°C), filtre démonté totalement, puis tuyau blanc remis en place, tuyau noir remplacé par un tuyau PVC. On peut aspirer à la bouche, le volet ne bascule pas. En bouchant avec le doigt les 2 trous situés sur le thermocontact et en aspirant à la bouche, le volet bascule dans la position ne laissant passer que l'air chaud. Mais en débouchant les 2 trous, il y reste ensuite, que l'on aspire ou non. En laissant tout au repos pendant 1 heure, il reste toujours bloqué dans cette position. Il n'y revient qu'en déconnectant le tuyau blanc relié à la capsule de dépression. Cela semble anormal (il devrait revenir dans l'autre position, compte tenu de la température). Il semblerait ainsi que si le volet se met dans la position ne laissant passer que l'air chaud, il y reste indéfiniment. En tout cas, cela prouve l'étanchéité du tuyau blanc.

Que se passe-t-il si on chauffe le thermocontact au sèche cheveux?

D'après Mr Orré, la température seuil est de l'ordre de 40°, ce qui expliquerait tout. A la température ambiante, le thermocontact ne laisserait passer que de l'air réchauffé.

Divers

- **Le trou libre situé sous le bac du filtre à charbon actif est-il normal?** oui d'après Jean-François (SODRA)
- Les 2 parties de la tubulure d'admission se raccordent mal sur le côté gauche.
- **A quoi sert le capuchon orange situé sur l'une des bougies?** (initialement sur la bougie 2, en partant de la gauche en regardant le moteur depuis l'avant de la voiture).
- Calcul de la consommation. D'après Mr Orré, il n'y a pas de débitmètre d'essence: la consommation est calculée à partir des informations de la dépression dans la tubulure d'admission, du potentiomètre de papillon, et de la température de l'air d'admission.
- **D'après Bernd Felsche** (MetaPro Systems Pty Ltd, Redcliffe, Western Australia, bernie@metapro.com.nospam.au), **le Digifant "don't store fault-codes"** (News du 15/04/97)

Contrôle injecteurs:

Résistance prise sur le connecteur situé devant le moteur, entre le fil de gauche et chacun des 4 autres fils:

Le 14/4/97: entre 16 et 16.2 Ω selon les injecteurs (résistance fils du multimètre 0.2 Ω déduite).

Acheter:

- Colliers de serrage pour durites diamètre 8mm extérieur.
- Produit de nettoyage des injecteurs. D'après Jean-François (SODRA), il existe un produit qui remplace temporairement l'essence.

Mail: cold chart

Path:

lobby01.news.aol.com!newstf02.news.aol.com!portc01.blue.aol.com!cyclic.gsl.net!news.gsl.net!europa.clark.net!news-peer.sprintlink.net!news.sprintlink.net!Sprint!ix.netcom.com!tor-nn1.netcom.ca!news

From: "Patrick D. Buick" <pbuick@netcom.ca>

Newsgroups: rec.autos.makers.vw.watercooled

Subject: Re: is there NO ONE in the world who has solved this problem?

Date: 6 May 1997 00:51:57 GMT

Organization: Netcom Canada

Lines: 31

Message-ID: <01bc59b7\$ed954040\$6645b5cf@486dx4>

References: <336e5ee0.0@news.pinc.com>

NNTP-Posting-Host: cal-ab4-38.netcom.ca

X-NETCOM-Date: Mon May 05 8:51:57 PM EDT 1997

X-Newsreader: Microsoft Internet News 4.70.1161

william bull <wbull@intertrek.com> wrote in article
<336e5ee0.0@news.pinc.com>...

> At 11:07 AM 05/05/97 +0200, you wrote:

<SNIP problems with cold running>

Ok, so what is different when your car is cold, rather than hot?

- 1) The computer is using a chart for cold running. It does not use the O2 sensor.
- 2.) The air intake is pulling air from the heated air intake if the system is working correctly.
(Is the hose plugged? Is the diverter working? Is it getting warm or cold air? Is it getting leaking exhaust gas?)
- 3) The engine tends to be more sensitive to vacuum leaks. Is there no leaks? Is the PCV valve firmly seated on the valve cover? (Tappet cover)
- 4) Have they checked the intake air temperature sensor?

I can't believe they changed things like the oil and filter, the oil pump and the O2 sensor!!!!

There are probably other things I have forgotten.... but someone probably will jump in :-)

Pat

Lettres et correspondance:

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 23 avril 1997

à

Mécanique Ventes Automobiles
Av. Jean Monnet
Quartier le Repos
13127 Vitrolles

Messieurs,

Cette lettre a pour objectif de compléter la description des problèmes de fonctionnement de mon véhicule SEAT Toledo 2.0 16V, acquis le 25/1/96.

- Numéro de châssis: VSSZZZ1LZTR015955
- Moteur ABF pour lequel j'ai trouvé deux numéros:
CDA 06 065 37 0451
et sur une étiquette près du bouchon de remplissage d'huile:
ABF 0023901 24/11/95 11:20
- Le véhicule est équipé d'un système Digifant 3.2.
- Code livré avec le jeu de clefs pour la programmation de la centrale d'allumage: 1762.

Description du problème rencontré (il est à noter que ce qui suit ne se produit pas de façon invariable; il s'agit uniquement du comportement le plus fréquemment observé):

Défaut de fonctionnement observé à partir de novembre / décembre 1996:

Lorsque le véhicule est mis en route après que le contact ait été coupé pendant un temps suffisant (de l'ordre d'une dizaine de minutes), et ceci que le moteur soit froid ou chaud, le moteur présente de nombreux ratés, particulièrement sensibles lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups". Le ralenti est également instable pendant cette phase.

Lorsque le moteur est froid, ces ratés ne se produisent pas immédiatement après la mise en route. Le moteur fonctionne d'abord convenablement pendant environ une ou deux minutes, et les ratés apparaissent ensuite. Dans tous les cas, ce mauvais fonctionnement persiste pendant quelques minutes, puis s'estompe et disparaît (approximativement au bout de 5 minutes ou de 5 kilomètres). A la suite de quoi, le moteur semble fonctionner normalement.

Défaut de fonctionnement observé la semaine précédente:

En plus du problème signalé ci dessus, des ratés se sont également manifestés après que le véhicule ait parcouru de nombreux kilomètres. Par exemple, après environ 50 kilomètres sur autoroute vers 140/150 km/h, et suite à un ralentissement, ratés vers 120 km/h. Ratés également après l'arrêt à un péage sur autoroute (sans que le moteur ait été arrêté). Dans les deux cas, la température d'huile indiquée par l'ordinateur de bord était aux alentours de 100 degrés, et la température d'eau peu élevée.

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 14 avril 1997

Recommandée A.R.

à

SEAT Mikec Automobiles
224 Bd Danielle Casanova
13014 Marseille

Messieurs,

Je vous ai confié du 7 au 11 avril 1997 mon véhicule pour un contrôle (SEAT Toledo 2.0 16V, immatriculé 995 TG 13). Il s'avère qu'à la suite de ce contrôle, la climatisation ne fonctionne plus. Elle fonctionnait auparavant parfaitement, et je tiens à votre disposition des mesures de température de l'air obtenues à la sortie des bouches d'aérations, pour diverses positions de la vitesse du ventilateur (mesures réalisées en mars 1997).

Ce courrier fait suite à ma lettre datée du 13 avril 1997, dans laquelle je vous signalais des écoulements d'huile en provenance du bloc moteur, consécutifs à ce même contrôle.

En espérant qu'il pourra être remédié rapidement à ce dysfonctionnement, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 13 avril 1997

Recommandée A.R.

à

SEAT Mikec Automobiles
224 Bd Danielle Casanova
13014 Marseille

Messieurs,

Je vous ai confié du 7 au 11 avril 1997 mon véhicule pour un contrôle (SEAT Toledo 2.0 16V, immatriculé 995 TG 13). Il s'avère qu'à la suite de ce contrôle, de nombreuses gouttes d'huile s'écoulent du moteur, alors qu'auparavant cela ne s'était jamais produit.

J'ai constaté la présence d'huile en plusieurs endroits du compartiment moteur: traces d'huile dans le compartiment contenant le calculateur d'allumage et d'injection, ainsi que des ruissellements d'huile sur l'ensemble du bloc moteur. En démontant le cache en plastique qui carène le fond du moteur, j'ai pu constater qu'il contenait également une grande quantité d'huile, que j'ai soigneusement épongée.

J'espère que la présence de cette huile n'est que fortuite, et que cet incident sera sans conséquence. Dans le cas contraire, il faudra envisager d'en trouver la cause et d'y remédier.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 6 avril 1997

Lettre transmise à Mr Orré, par fax au 04.42.89.78.04
3617 ANNU: le numéro de fax 0442897804 a pour abonné:
Société Anonyme Mécanique Ventes Automobiles
585 av. Jean Monnet, 13127 Vitrolles
Sur pages jaunes: MVA, concessionnaire VW Audi,
route des Pennes Mirabeau, Quartier le Repos, 13127 Vitrolles Sud
tel ~~04.42.89.70.70~~, fax 04.42.89.78.04
Nouveau tel: 04.42.15.98.00
Tel communiqué par Edouard (Mikec): 04.42.15.98.06
Sur 3611:
... MECANIQUE VENTES AUTOMOBILES 13127 VITROLLES

1 Société Anonyme Mécanique Ventes Automobiles 04 42 79 55 33
585 av. Jean Monnet

2 Société Anonyme Mécanique Ventes Automobiles 04 42 89 17 07
quart Le Repos 585 av. Jean Monnet

3 Société Anonyme Mécanique Ventes Automobiles, Numéris 04 42 15 98 00
rte Nationale 113

4 Société Anonyme Mécanique Ventes Automobiles, télécopie 04 42 89 78 04
585 av. Jean Monnet

Messieurs,

Cette lettre a pour objectif de compléter la description des problèmes de fonctionnement de mon véhicule SEAT Toledo 2.0 16V, acquis le 25/1/96.

- Numéro de châssis: VSSZZZ1LZTR015955
- Moteur ABF pour lequel j'ai trouvé deux numéros:
CDA 06 065 37 0451
et sur une étiquette près du bouchon de remplissage d'huile:
ABF 0023901 24/11/95 11:20
- Le véhicule est équipé d'un système Digifant 3.2.
- Code livré avec le jeu de clefs pour la programmation de la centrale d'allumage: 1762.

Description du problème rencontré (il est à noter que ce qui suit ne se produit pas de façon invariable; il s'agit uniquement du comportement le plus fréquemment observé):

Lorsque le véhicule est mis en route après que le contact ait été coupé pendant un temps suffisant (de l'ordre d'une dizaine de minutes), et ceci que le moteur soit froid ou chaud, le moteur présente de nombreux ratés, particulièrement sensibles lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups". Le ralenti est également instable pendant cette phase.

Lorsque le moteur est froid, ces ratés ne se produisent pas immédiatement après la mise en route. Le moteur fonctionne d'abord convenablement pendant environ une ou deux minutes, et les ratés apparaissent ensuite.

Dans tous les cas, ce mauvais fonctionnement persiste pendant quelques minutes, puis s'estompe et disparaît (approximativement au bout de 5 minutes ou de 5 kilomètres). A la suite de quoi, le moteur semble fonctionner normalement.

Vérifications déjà effectuées par SEAT Mikec:

- contrôle du 20/01/97: l'ordinateur de contrôle a reporté:
037906024AE DIGIFANT 3.2 1820
Aucun défaut reconnu
- contrôle du 4/3/97: remplacement des bougies, sans effet.
- contrôle du 6/3/97: remplacement de la sonde lambda, sans effet.
- contrôle du 26/3/97: remplacement du calculateur d'allumage et d'injection, sans effet.

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 17 mars 1997

à

Conseil National Professions Automobile
11 traverse Barral
13009 Marseille
tel 04.91.76.36.96, fax 04.91.76.42.30

Messieurs,

Faisant suite à mes lettres du 25 janvier et du 24 février 1997, veuillez trouver ci-dessous les informations complémentaires en ma possession depuis cette date.

- En ce qui concerne les problèmes de fonctionnement de mon véhicule, l'affaire avance lentement:
3/3/97: changement des bougies au titre de la garantie par le concessionnaire SEAT Mikec: sans amélioration sur le fonctionnement.
6/3/97: changement de la sonde lambda au titre de la garantie par le concessionnaire SEAT Mikec: sans amélioration sur le fonctionnement.
J'ai actuellement rendez vous pour le 20/3/97 en vue d'un remplacement du calculateur d'allumage et d'injection.
Bien que les interventions de SEAT Mikec se soient avérées sans résultat positif pour l'instant, il semblerait donc que ma lettre à SEAT France ait porté ses effets.
- Par contre, en ce qui concerne ma demande d'extension de garantie à 2 ans supplémentaires, je n'ai rien de nouveau, si ce n'est que le concessionnaire SEAT Mikec m'a signalé qu'il n'était pas de son ressort de m'accorder cette garantie.

Je continuerai de vous tenir informé des suites de cette affaire, et vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 6 mars 1997

à

SEAT Mikec
224 Bd Danielle Casanova
13014 Marseille

Messieurs,

Cette lettre a pour objectif de compléter la description des problèmes de fonctionnement de mon véhicule SEAT Toledo 2.0 16V, acquis le 25/1/96, N° de châssis: VSSZZZ1LZTR015955, moteur ABF pour lequel j'ai trouvé deux numéros:

- CDA 06 065 37 0451
 - et sur une étiquette près du bouchon de remplissage d'huile: ABF 0023901 24/11/95 11:20
- Le véhicule est équipé d'un système Digifant 3.2.

Dans une lettre précédente, je vous signalais que ce véhicule présentait de nombreux ratés à froid. Cette observation résultait du fait que je ne me servais alors du véhicule qu'à deux reprises au cours de la journée, le moteur étant donc toujours froid lorsque je me servais du véhicule. J'ai pu constater depuis que ce dysfonctionnement se produit également à chaud, après que le contact ait été coupé pendant quelques minutes. Voici donc ci-dessous un résumé de mes constatations. Il est à noter que ce qui suit ne se produit pas de façon invariable; il s'agit uniquement du comportement le plus fréquemment observé.

Lorsque le véhicule est mis en route après que le contact ait été coupé pendant un temps suffisant (de l'ordre d'une dizaine de minutes), et ceci que le moteur soit froid ou chaud, le moteur fonctionne convenablement pendant environ une ou deux minutes. A la suite de quoi, il présente de nombreux ratés, particulièrement sensibles lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups". Le ralenti est également instable pendant cette phase. Ce mauvais fonctionnement persiste pendant quelques minutes, puis s'estompe et disparaît (approximativement au bout de 5 minutes ou de 5 kilomètres). A la suite de quoi, le moteur semble fonctionner normalement.

Vérifications déjà effectuées:

- contrôle du 20/01/97: l'ordinateur de contrôle a reporté:
037906024AE DIGIFANT 3.2 1820
Aucun défaut reconnu
- contrôle du 4/3/97: remplacement des bougies, sans effet.
- contrôle du 6/3/97: remplacement de la sonde lambda (résultat non connu à l'heure où ce courrier est écrit).

Par ailleurs, on trouve page 5A.2 du "Manuel d'entretien et réparation auto" édité par Haynes Publishing, et relatif aux Volkswagen Golf III & Vento (la Golf III GTI 16V est équipée du même moteur que mon véhicule), les informations reproduites ci-dessous:

Débranchement de la batterie

Le calculateur électronique de gestion du moteur perd les informations stockées dans sa mémoire lorsque la batterie est débranchée, y compris les valeurs d'exploitation et de ralenti et tous les codes d'erreur éventuellement détectés. Dans ce dernier cas, si l'on soupçonne que le dispositif présente une anomalie pour laquelle un code correspondant a été enregistré, le véhicule doit être examiné par un concessionnaire de la marque qui pourra lire les codes à l'aide du matériel de diagnostic spécifique.

A chaque fois que la batterie est débranchée, il faut reprogrammer les informations concernant le régime de ralenti et d'autres valeurs d'exploitation dans la mémoire du calculateur. Celui-ci se reprogramme tout seul, mais en attendant il peut y avoir des oscillations, des hésitations, un régime de ralenti erratique et un niveau de performance généralement inférieur. Pour que le calculateur puisse réapprendre ces valeurs, démarrer le moteur et le laisser tourner aussi près du régime de ralenti que possible jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement normale, puis le laisser tourner environ deux minutes à 1200 tr/min. Conduire ensuite le véhicule aussi loin que nécessaire - environ 8 km dans des conditions de conduite variée suffiront - pour achever le processus.

Le mauvais fonctionnement du moteur décrit ci-dessus lorsque le calculateur a perdu les informations stockées dans sa mémoire correspond en tous points au dysfonctionnement que j'observe. Je vous sou mets donc les hypothèses suivantes, que je vous laisse le soin de confirmer ou d'infirmer:

- Calculateur défectueux, perdant la "mémoire" pour une raison indéterminée (Mauvaise alimentation par la batterie? Défaut des composants de la mémoire?).
- Le calculateur a besoin de se "reprogrammer" au démarrage, phase pendant laquelle le moteur ne fonctionne pas convenablement.
- La perte des codes d'erreur du calculateur expliquerait-elle que le diagnostic reporte "Aucun défaut reconnu" ?

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Pièce jointe: copie de la page 5A.2 du "Manuel d'entretien et réparation auto" édité par Haynes Publishing, et relatif aux Volkswagen Golf III & Vento

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 24 février 1997

à

Conseil National Professions Automobile
11 traverse Barral
13009 Marseille
tel 04.91.76.36.96, fax 04.91.76.42.30

Messieurs,

Faisant suite à ma lettre du 25 janvier 1997, veuillez trouver ci-dessous les informations complémentaires qui me sont parvenues depuis cette date.

J'ai reçu de la part du Groupe VOLKSWAGEN France une réponse à ma lettre adressée au Service Clientèle de SEAT France le 21/01/97, dont je joins une copie.

- en ce qui concerne ma demande d'extension de garantie à 2 ans supplémentaires, la réponse est pour le moins ambiguë. En effet, elle me serait refusée car mon véhicule a actuellement plus de 12 mois, alors que ma demande (par lettre recommandée) avait été adressée avant l'expiration de ces 12 mois...
- en ce qui concerne les problèmes de fonctionnement de mon véhicule, le Groupe VOLKSWAGEN France a transmis ma lettre au concessionnaire marseillais SEAT Mikec.

J'ai effectivement reçu dernièrement un appel téléphonique de SEAT Mikec, au cours duquel il m'a été signalé que la première chose à faire était de changer les bougies du véhicule. Je leur ai répondu que cela me paraissait inutile car je venais de le faire **sans aucune amélioration sur le fonctionnement du moteur**, m'étant procuré des bougies neuves chez un accessoiriste auto (bougies Champion C6BYC conseillées pour mon véhicule dans le catalogue Champion année 1996). Mais SEAT Mikec rétorque que seules les bougies distribuées par leur réseau sont à même de résoudre le problème... SEAT Mikec m'impose ainsi un nouveau changement de bougies, hors garantie, et à mon avis probablement inutile. Ces bougies ont été commandées par SEAT qui n'en dispose pas en stock, et le changement devrait s'effectuer dans les prochains jours.

Je continuerai de vous tenir informé des suites de cette affaire, et vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Pièce jointe: copie de la réponse du Groupe VOLKSWAGEN France

Haynes, p.5A.2:

Débranchement de la batterie

Le calculateur électronique de gestion du moteur perd les informations stockées dans sa mémoire lorsque la batterie est débranchée, **y compris les valeurs d'exploitation et de ralenti et tous les codes d'erreur éventuellement détectés**. Dans ce dernier cas, si l'on soupçonne que le dispositif présente une anomalie pour laquelle un code correspondant a été enregistré, le véhicule doit être examiné par un concessionnaire de la marque qui pourra lire les codes à l'aide du matériel de diagnostic spécifique.

A chaque fois que la batterie est débranchée, il faut reprogrammer les informations concernant le régime de ralenti et d'autres valeurs d'exploitation dans la mémoire du calculateur. Celui-ci se reprogramme tout seul, **mais en attendant il peut y avoir des oscillations, des hésitations, un régime de ralenti erratique et un niveau de performance généralement inférieur**. Pour que le calculateur puisse réapprendre ces valeurs, démarrer le moteur et le laisser tourner aussi près du régime de ralenti que possible jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement normale, puis le laisser tourner environ deux minutes à 1200 tr/min. Conduire ensuite le véhicule aussi loin que nécessaire - environ 8 km dans des conditions de conduite variée suffiront - pour achever le processus.

Cela pourrait tout expliquer:

- *calculateur défectueux*
- *il perd la mémoire quand on coupe le contact*
- *la mémoire étant vide, l'ordinateur de contrôle de SEAT ne reporte aucun défaut*
- *il a besoin de se reprogrammer quand on redémarre*
- **NOTA: à Val Thorens l'année dernière, après une semaine de parking par grand froid, l'ordinateur s'était déprogrammé et avait même perdu l'heure. A priori, cela n'a pas de rapport avec le calculateur, mais le froid semble avoir une influence sur la mémoire de l'électronique...**

Description des problèmes de fonctionnement rencontrés sur mon véhicule. Il est à noter que ce qui suit ne se produit pas de façon invariable; il s'agit uniquement du comportement le plus fréquent.

Le véhicule présente de nombreux "ratés" à froid. Ce dysfonctionnement se produit le plus souvent non pas juste après la mise en route à froid du véhicule, mais semble survenir après quelques instants (environ 2 minutes après la mise en route), et persiste ensuite jusqu'à ce que le moteur soit chaud (généralement jusqu'à ce que la température d'huile indiquée par l'ordinateur de bord atteigne environ 75 degrés). Ce dysfonctionnement est particulièrement sensible lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups".

Lorsque, par les températures actuelles, le véhicule a stationné dehors par des températures voisines de 0 degré, il devient même d'une utilisation dangereuse, particulièrement lors de la traversée d'intersections. Si l'on se réfère à la notice d'utilisation du véhicule, ce fonctionnement intermittent du moteur pourrait en outre avoir pour conséquence une détérioration du pot catalytique.

Il est à noter que je n'avais pas observé ces problèmes l'hiver précédent, dans des conditions similaires.

A rajouter:

- ralenti instable quand le moteur marche mal (→ régulateur monté en dérivation du papillon des gaz? cf. Haynes p.5B.2)
- après un arrêt de quelques minutes, moteur chaud, hésitations et ratés pendant quelques minutes au redémarrage

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 25 janvier 1997

à

Conseil National Professions Automobile
11 traverse Barral
13009 Marseille
tel 04.91.76.36.96, fax 04.91.76.42.30

Messieurs,

Suite à mon appel téléphonique du 23 janvier, et conformément à vos instructions, veuillez trouver ci-dessous une description des problèmes que je rencontre avec le réseau SEAT.

Je possède une SEAT Toledo 2.0 16V qui présente actuellement des défauts de fonctionnement. J'ai acheté ce véhicule neuf à l'étranger (Italie) le 25 janvier 1996. Il a commencé à présenter de nombreux "ratés" à froid en décembre 1996.

J'ai fait effectuer le 20 décembre 1996 (kilométrage: 10270 km) une révision chez le concessionnaire SEAT Mikec Automobiles, 224 Bd Danielle Casanova, 13014 Marseille, en signalant ce problème. La centrale d'allumage et d'injection a été contrôlée, mais il m'a été expliqué que "rien d'anormal n'a été trouvé". Les défauts de fonctionnement de la voiture sont restés inchangés.

J'ai fait effectuer le 20 janvier 1997 un second contrôle chez SEAT Mikec Automobiles, en décrivant par écrit le problème de fonctionnement (cf. lettre jointe). Le véhicule a été essayé sur route, et "contrôlé par ordinateur". Bien que le dysfonctionnement ait effectivement été constaté par le personnel de SEAT Mikec, l'ordinateur a reporté: "aucun défaut reconnu" (cf. copie de "l'ordre de travail" et des rapports de l'ordinateur). La voiture m'a été restituée sans réparation, et présente toujours les mêmes défauts.

Devant l'inefficacité de SEAT Mikec Automobiles, j'ai adressé le 21 janvier 1997 une lettre au Service Clientèle de SEAT France (recommandée avec accusé de réception, copie jointe), en leur signalant ces problèmes, et dans l'espoir qu'ils fassent "pression" sur leur concessionnaire pour qu'il soit remédié aux défauts de fonctionnement de mon véhicule.

Par ailleurs, j'ai voulu souscrire à la **garantie de 24 mois supplémentaires "Plus 24"** proposée par SEAT. Cette option consiste en une extension de garantie de 2 années supplémentaires, pour une somme de 2450 F en ce qui concerne mon véhicule. Je joins à titre d'information des copies des pages que l'on peut trouver sur le serveur Minitel 3615 SEAT ou sur le serveur Internet de SEAT France (<http://www.seat-france.com>). Mais les deux concessionnaires SEAT de Marseille me l'ont refusée, arguant que je n'avais pas acheté le véhicule en France. Ma question est la suivante: ce refus est-il justifié, ou bien peut-il être considéré comme un refus de vente uniquement motivé par la mauvaise grâce de ces concessionnaires vis à vis d'un véhicule acheté à l'étranger?

... / ...

Description des problèmes de fonctionnement rencontrés sur mon véhicule. Il est à noter que ce qui suit ne se produit pas de façon invariable; il s'agit uniquement du comportement le plus fréquent.

Le véhicule présente de nombreux "ratés" à froid. Ce dysfonctionnement se produit le plus souvent non pas juste après la mise en route à froid du véhicule, mais semble survenir après quelques instants (environ 2 minutes après la mise en route), et persiste ensuite jusqu'à ce que le moteur soit chaud (généralement jusqu'à ce que la température d'huile indiquée par l'ordinateur de bord atteigne environ 75 degrés). Ce dysfonctionnement est particulièrement sensible lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups".

Lorsque, par les températures actuelles, le véhicule a stationné dehors par des températures voisines de 0 degré, il devient même d'une utilisation dangereuse, particulièrement lors de la traversée d'intersections. Si l'on se

réfère à la notice d'utilisation du véhicule, ce fonctionnement intermittent du moteur pourrait en outre avoir pour conséquence une détérioration du pot catalytique.

Il est à noter que je n'avais pas observé ces problèmes l'hiver précédent, dans des conditions similaires.

Ma requête concerne donc les deux points décrits ci-dessus:

- la remise en état de fonctionnement correct de mon véhicule,
- l'obtention, si SEAT n'a aucune justification valable à y opposer, de la garantie de 24 mois supplémentaires "Plus 24".

Je vous serais très obligé de bien vouloir me communiquer la procédure à suivre pour faire valoir mes droits. Si comme vous me l'avez signalé lors de mon appel téléphonique, vous envisagez de contacter SEAT, je vous serai gré de bien vouloir m'en avertir au préalable. Il se pourrait en effet que SEAT réponde à ma lettre du 21 janvier (soyons optimistes...), et que je possède alors quelques nouvelles informations.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, avec mes remerciements, l'expression de mes salutations distinguées.

Pièces jointes:

- copie de la facture de la révision du 20/12/96
- copie de la lettre à SEAT Mikec signalant les défauts de fonctionnement, communiquée pour le contrôle du 20/01/97
- copie de "l'ordre de travail" et des rapports de l'ordinateur, pour le contrôle du 20/01/97
- copie de la lettre recommandée adressée au Service Clientèle de SEAT France le 21/01/97
- copie des pages que l'on peut trouver sur le serveur Minitel 3615 SEAT ou sur le serveur Internet de SEAT France, concernant la garantie de 24 mois supplémentaires "Plus 24"

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 21 janvier 1997

Recommandé A.R.

à

SEAT Service relation clientèle
B.P. 270
77442 Marne-la-Vallée Cedex 2
Tel 01.64.62.67.81

Messieurs,

Je possède une SEAT Toledo 2.0 16V qui présente actuellement des défauts de fonctionnement. J'ai acheté ce véhicule neuf à l'étranger (Italie) le 25 janvier 1996. Il a commencé à présenter de nombreux "ratés" à froid en décembre 1996.

J'ai fait effectuer le 20 décembre 1996 (kilométrage: 10270 km) une révision chez le concessionnaire SEAT Mikec Automobiles, 224 Bd Danielle Casanova, 13014 Marseille, en signalant ce problème. La centrale d'allumage et d'injection a été contrôlée, mais il m'a été expliqué que "rien d'anormal n'a été trouvé". Les défauts de fonctionnement de la voiture sont restés inchangés.

J'ai fait effectuer le 20 janvier 1997 un second contrôle chez SEAT Mikec Automobiles, en décrivant par écrit le problème de fonctionnement (cf. lettre jointe). Le véhicule a été essayé sur route, et "contrôlé par ordinateur". Bien que le dysfonctionnement ait effectivement été constaté par le personnel de SEAT Mikec, l'ordinateur a reporté: "aucun défaut reconnu". La voiture m'a été restituée sans réparation, et présente toujours les mêmes défauts.

Description des problèmes rencontrés. Il est à noter que ce qui suit ne se produit pas de façon invariable; il s'agit uniquement du comportement le plus fréquent.

Le véhicule présente de nombreux "ratés" à froid. Ce dysfonctionnement se produit le plus souvent non pas juste après la mise en route à froid du véhicule, mais semble survenir après quelques instants (environ 2 minutes après la mise en route), et persiste ensuite jusqu'à ce que le moteur soit chaud (généralement jusqu'à ce que la température d'huile indiquée par l'ordinateur de bord atteigne environ 75 degrés). Ce dysfonctionnement est particulièrement sensible lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups".

Lorsque, par les températures actuelles, le véhicule a stationné dehors par des températures voisines de 0 degré, il devient même d'une utilisation dangereuse, particulièrement lors de la traversée d'intersections. Si l'on se réfère à la notice d'utilisation du véhicule, ce fonctionnement intermittent du moteur pourrait en outre avoir pour conséquence une détérioration du pot catalytique.

Il est à noter que je n'avais pas observé ces problèmes l'hiver précédent, dans des conditions similaires.

... / ...

Que faire? Le personnel de SEAT Mikec m'a suggéré aujourd'hui (sans grande conviction toutefois) de changer les bougies. Je l'ai prié de le faire, mais il m'a été répondu que le modèle de bougies requis était indisponible, et qu'il était actuellement impossible de s'en procurer, et ceci pour une durée "indéterminée". Aussi m'a-t-il conseillé de m'adresser chez un concessionnaire Volkswagen ! Faut-il en conclure que les SEAT seraient mieux entretenues dans le réseau Volkswagen que dans leur propre réseau ?... Et pourquoi débourserais-je 555 F ttc (le prix des 4 bougies chez Volkswagen), alors que ma voiture est encore sous garantie d'une part, et que d'autre part il n'y a aucune certitude que les bougies soient la cause du problème ?...

Tout cela contraste singulièrement avec les annonces faites par SEAT sur les différents médias. On lit par exemple sur le serveur Internet de SEAT France:

"Pour effectuer dans un temps record les petites réparations et l'entretien courant de votre véhicule, Seat vous propose un service gratuit et sans rendez-vous. Quel que soit le problème, des techniciens qualifiés s'engagent à le résoudre dans les meilleurs délais."

ou sur le serveur minitel 3615 SEAT:

	Précéder les souhaits de nos clients	
	c'est aussi cela le service	
	"SEAT Plus 24".	

Je tiens à ce sujet à vous signaler que j'ai voulu souscrire à la **garantie de 24 mois supplémentaires "Plus 24"**. Mais les deux concessionnaires SEAT de Marseille me l'ont refusée, arguant que je n'avais pas acheté le véhicule en France. **Je vous sou mets donc directement une demande de souscription à cette garantie, en vous demandant de bien vouloir me communiquer le moyen ou les imprimés nécessaires pour la souscrire.**

Vous concevrez aisément mon exaspération devant les problèmes rencontrés avec mon véhicule, et surtout par "l'inertie" manifestée par le garage SEAT le plus proche de mon domicile. Il me paraît inconcevable de posséder un véhicule quasiment neuf (moins d'un an et environ 10000 kilomètres), présentant des défauts de fonctionnement, et de s'entendre dire à peu de choses près par le concessionnaire: " Oui, effectivement, elle fonctionne mal. Mais l'ordinateur de contrôle n'a rien détecté, et on ne peut rien faire pour vous ".

En espérant que cette lettre puisse faire avancer la situation, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Pièces jointes:

- copie de la facture de la révision du 20/12/96
- copie de la lettre signalant les défauts de fonctionnement, communiquée lors du contrôle du 20/01/97
- copie de "l'ordre de travail" et des rapports de l'ordinateur, pour le contrôle du 20/01/97

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 04.91.05.15.12 (domicile)
04.91.67.09.36 (bureau)
Fax: 04.91.67.44.28 (bureau)

le 16 janvier 1997

à

SEAT Mikec
224 Bd Danielle Casanova
13014 Marseille

Messieurs,

Je vous prie de bien vouloir contrôler le fonctionnement de mon véhicule Toledo 2.0 16V qui présente de nombreux "ratés" à froid. Ce dysfonctionnement se produit le plus souvent non pas juste après la mise en route à froid du véhicule, mais semble survenir après quelques instants (environ 2 minutes après la mise en route), et persiste ensuite jusqu'à ce que le moteur soit chaud (généralement jusqu'à ce que la température d'huile indiquée par l'ordinateur de bord atteigne environ 75 degrés). Ce dysfonctionnement est particulièrement sensible lorsqu'on roule à vitesse constante aux alentours de 3000 tours/min, la voiture roulant alors "par à coups".

Lorsque, par les températures actuelles, le véhicule a stationné dehors par des températures voisines de 0 degrés, il devient même d'une utilisation dangereuse, particulièrement lors de la traversées d'intersections. Si l'on se réfère à la notice d'utilisation du véhicule, cela pourrait en outre avoir pour conséquence une détérioration du pot catalytique.

Il est à noter que je n'avais pas observé ces problèmes l'hiver dernier, dans des conditions similaires. Je vous rappelle également que je vous avais signalé ce problème lors de ma précédente révision en date du 20 décembre 1996.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Gérard TAYEB
Les Viguières, Lot n°11
50 Av. Paul Dalbret
13013 Marseille
Tel: 91 05 15 12 (domicile)
91 67 09 36 (bureau)
Fax 91 67 44 28

Marseille, le 7 avril 1996

à

SEAT , Service Clientèle
BP 270
77442 Marne-la-Vallée Cedex 2

Messieurs,

J'ai acquis récemment à l'étranger une Toledo 2.0 16V, et je désirerais me procurer le manuel d'utilisation en français (nota: il s'agit de la "nouvelle" version; le véhicule est sorti d'usine le 24/11/95 et m'a été livré le 25/1/96; n° de châssis VSSZZZ1LZTR015955).

Ainsi que vous me l'avez demandé par téléphone, veuillez trouver ci-joint une photocopie de la carte grise provisoire (le véhicule n'est pas encore immatriculé en France).

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Concessionnaires SEAT dans les Bouches du Rhône:

... SEAT
13 AIX EN PROVENCE 1

Seat

1 -standard 42 39 10 10
zeda La Pioline r Arnaud Borrili
13090
Numéris

2 -SAV 42 39 10 11
même adresse
Numéris

Seat Autos News concessionnaire

3.-ZA La Pioline Les 42 39 10 10
Milles

4.-service après vente 42 39 10 11

... SEAT
13200 ARLES 2

1.Seat Camargue Auto Sport 90 49 68 02
concess
Zone Fourchon

... SEAT
13400 AUBAGNE 3

1.Seat Roure Automobiles 42 84 27 27
concess
1085 av Paluds

... SEAT
13130 BERRE L'ETANG 4

1.Seat Berre Automobile 42 74 07 14
Atelier agréé
37 av Ambroise Croizat

... SEAT
13600 LA CIOTAT 5

1 Protection Judiciaire 42 71 95 41
de la Jeunesse S.E.A.T.
Marseille Antenne de la
Ciotat
4 av Pétanque

... SEAT
13700 MARIGNANE 6

1.Seat Europe Automobile 42 31 42 03
concessionnaire
15 av 8 Mai 1945
CONCESSIONNAIRE SEAT
NEUF-OCCASION-MECANIQUE-CARROSSERIE

SEAT
13 MARSEILLE 7

> les professionnels vous informent

```

1.Seat Sodja                91 53 55 22
concessionnaire
150 av Prado 13008
-----
Seat de Carmont agent

>2 -160 av Jean Lombard    91 44 92 45
13011

3.-télécopie              91 35 02 26
même adresse 13011


>1 Seat Mikec Auto        91 58 31 08
concessionnaire
224 bd Danielle Casanova 13014
SEAT GROUPE VOLKSWAGEN
CONSTRUITE POUR LE PLAISIR
ROULEZ AVEC NOUS SUIVEZ LA FLECHE


... SEAT
13500 MARTIGUES                9
-----
1.Seat Sport Auto          42 07 33 12
concessionnaire
rte Nationale 568
CONCESSIONNAIRE SEAT
NEUF OCCASION, MECANIQUE, CARROSSERIE


... SEAT
13210 SAINT REMY DE PROVENCE 10
-----
1.Seat Garage Glanum agent 90 92 12 24
rte Tarascon


... SEAT
13300 SALON DE PROVENCE      11
-----
Concessionnaire Seat

1 -r Yves Farge            90 42 36 91

2 -même adresse            90 53 43 64
télécopie
-----
Garage Seat

3 -zac Gandonne bât B bd   90 42 13 20
Ventadouiro

4 -za Gandonne bât B bd    90 53 12 71
Ventadouiro
télécopie


... SEAT
13300 SALON DE PROVENCE      12
-----
Seat B.B.A. Concessionnaire

1.-ZI Gandonne             90 42 13 20

2.-service commercial VN-  90 42 36 91
VO
rue Yves Farges


... SEAT
13530 TRETS                    13
-----
1.Seat Autoservice         42 61 36 37
Polinacci Agent

```

zac Burlière
VOTRE CENTRE AUTOS

Serveur minitel 3615 SEAT

LES SERVICES SEAT		
1 UN AN + 24 MOIS	La GARANTIE	S E A T
2 DEPANNAGE 24H/24		
3 NUMERO VERT		
4 SANS VOITURE ?	P L U S 2 4	
5 SERVICE COMPRIS		
6 LES TARIFS		

UN AN + 24 MOIS
Garantie SEAT "Plus 24" sur toute la gamme des véhicules particuliers
24 MOIS DE PLUS DE ROUTE TRANQUILLE

DEPANNAGE 24H/24
L'Immobilisation arrive toujours au moment le plus inattendu !
La garantie "SEAT + 24" vous assure 24h/24 et 7j/7 :
- Dépannage
- Remorquage
... au garage le plus proche.

NUMERO VERT C'est gratuit !
A tout moment SEAT veille sur vous.
Loin de tout, démunie de tout recours, DECROCHEZ LE TELEPHONE !
Il ne vous reste plus qu'à composer le NUMERO VERT (*)
(*) Numéro vert indiqué lors de la signature du contrat.

SANS VOITURE ?
Suivant le temps d'immobilisation nécessaire à la remise en ordre de marche de votre voiture, "SEAT Plus 24" met à votre disposition :
- soit un véhicule de remplacement gratuit
- soit des billets de train en 1ère classe ou le retour en avion en fonction de la distance.

SERVICE COMPRIS
Une fois votre SEAT réparée et vérifiée, un chauffeur peut si vous le souhaitez :
- rapatrier votre véhicule jusqu'à votre domicile, et vous le remettre clés en main !
Précéder les souhaits de nos clients c'est aussi cela le service "SEAT Plus 24".

LES TARIFS
MARBELLA "Plus 24" --> 1700 F TTC
IBIZA "Plus 24" --> 1900 F TTC
TOLEDO "Plus 24" --> 2450 F TTC
CORDOBA "Plus 24" --> 2100 F TTC